SKRZYDLATA POLSKA

NR 50 (649) • 15. XII. 1963 r. • ROK XIX/XXXIII • CENA 2 zł

W wielkiej gromadzie odrzutowych samolotów treningowych świata niepoślednie miejsce zajmuje polska TS—11 „Iskra" konstrukcji doc. Tadeusza Sołtyka. Na zdjęciu: Przygotowania „Iskry" do lotów. Pierwszy z prawej — konstruktor samolotu doc. Tadeusz Sołtyk. Foto: Marek Holzman



KURS KADRY KIEROWNICZEJ OŚRODKÓW AEROKLUBU PRL

W dniach 21—30 listopada br. odbył się w Lisich Kątach kurs organizacji pracy i kierowania lotami, zorganizowany staraniem Wydziału Metodyczno-Programowego ZG APRL. Kurs przeznaczony był dla kierowników i szefów wyszkolenia wszystkich ośrodków terenowych Aeroklubu PRL.

W programie kursu były między innymi wykłady dra Stanisława Kowalewskiego z zakresu ogólnych zasad organizacji i kierowania, instr. pil. Tadeusza Marciniaka na temat zagadnień pedagogicznych pracy z młodzieżą, Bronisława Arabskiego o pracy politycznej i wychowawczej w aeroklubach, mgr inż. Mariana Wiśniewskiego i instr. pil. Tadeusza Kaczmarka o metodach kierowania aeroklubem, szefa wyszkolenia CWL Wacława Kozielskiego o organizacji i kierowaniu lotami, mgr Jerzego Adamka o problemach związanych z realizacją programów szkolenia.

Obok wymienionych omówiono też sprawy wykorzystania radia i symulatorów lotu w lotnictwie sportowym, statut Aeroklubu PRL, dobór i szkolenia kandydatów na instruktorów, organizację szkolenia technicznego, zatrudnienia i płac oraz szereg innych.

Podsumowania kursu dokonał jego kierownik, sekretarz generalny Aeroklubu PRL ppłk Krzysztof Donigiewicz. Stwierdził on, że zajęcia obowiązkowe (52 godziny obowiązkowych wykładów czy dyskusji) oraz szeroka wymiana poglądów i doświadczeń po zajęciach dały wiele uczestnikom kursu. Tym bardziej, że był to pierwszy tego rodzaju kurs dla wiceprezesów urzędujących i szefów wyszkolenia aeroklubów.

Ciekawą i pożyteczną innowacją na zgrupowaniach apeerelowskich było powołanie sekretariatu kursu, którym kierował mgr Jerzy Adamek. Sekretariat wydawał na bieżąco streszczenia wszystkich wykładów oraz dyskusji. Tak więc uczestnicy wyjechali posiadając wszystkie materiały na piśmie. (pj)

GŁOSUJCIE na MAKULĘ, POPIELA i MAJEWSKĄ

XXVII z kolei Plebiscyt „Przeglądu Sportowego" na „10 najlepszych sportowców Polski w 1963 roku" wzbudził, jak nigdy dotąd, zrozumiałe zainteresowanie szerokich rzesz miłośników lotnictwa, a przede wszystkim kibiców szybownictwa. Na liście kandydatów do głosowania na kuponach „Przeglądu Sportowego" znalazło się bowiem 2 naszych znakomitych pilotów szybowcowych: mistrz świata — Edward Makula i wicemistrz — Jerzy Popiel. W agitacji przed głosowaniem, zarówno na łamach „Przeglądu Sportowego" jak i w innych gazetach, wysoką lokatę przy typowaniu „Dziesiątki" otrzymywał Makula, którego dość zgodnie umieszczono w pierwszej piątce. Nie brak było też głosów wysuwających naszego szybowcowego mistrza świata na sportowca nr 1 w Plebiscycie „PS". Słabiej natomiast typowano Popiela.

W tym wielkim i popularnym Plebiscycie wytypowaliśmy i my swą „dziesiątkę", którą zgłaszamy do „Przeglądu Sportowego" (czytajcie o tym na str. 15 w nr. 49 z dn. 8.XII.br.). Obok obydwu naszych znakomitych szybowników — Makuli i Popiela, typujemy również w dziesiątce Pelagię Majewską, przy czym Makulę stawiamy zdecydowanie na 1 miejscu. W tej chwili trwa już głosowanie na kuponach zamieszczonych w „PS", a my agitujemy Was: **Głosujcie na Makulę, Popiela i Majewską!**

Jak typowano

Redakcje	Miejsce Makuli	Miejsce Popiela	Miejsce Majewskiej
„Skrzydlata Polska"	1	7	9
„Express Wieczorny" (Warszawa)	3	—	—
„Kurier Polski" (Warszawa)	2	—	—
„Sztandar Młodych" (Warszawa)	4	—	—
„Dziennik Ludowy" (Warszawa)	4	—	—
„Trybuna Ludu" (Warszawa)	2	—	—

W SKRÓCIE

21 PILOTÓW afrykańskich z Angoli, Algierii i Togo, którzy odbyli szkolenie na pilotów i mechaników na specjalnie zorganizowanym kursie w Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Krośnie, nadesłało do redakcji „Polityki" list, w którym dziękuje za pośrednictwem warszawskiego tygodnika Rządowi Polski Ludowej i całemu społeczeństwu, a także Aeroklubowi PRL i Zarządowi Głównemu Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Afrykańskiej za wszystko co dla nich zrobiono w naszym kraju, aby mogli zostać pilotami i mechanikami lotniczymi celem zasilenia kadr lotnictwa sanitarnego i gospodarczego krajów Afryki. Lotnicy Afrykańscy dziękują także instruktorom, wykładowcom i mechanikom CWL za ich ofiarną pracę w czasie trwania kursu. „Pragniemy zapewnić naród polski — czytamy w liście — że nigdy nie zapomnimy, iż właśnie w polskiej szkole lotniczej zdobyliśmy dyplomy i odznaki pilotów i mechaników lotniczych."

★

NIEDAWNO uruchomiona, najdłuższa linia zagraniczna PLL LOT — z Warszawy do Kairu prosperuje dobrze. Od jej otwarcia, tj od 17 czerwca br. kursujące na tej trasie raz w tygodniu samoloty Ił-18 wykonały do listopada br. 24 rejsy. Przewiozły one ogółem około 2 200 pasażerów. Wskaźnik wykorzystania miejsc w samolotach latających na tej linii oblicza się na 53 procent, co jest wcale niezłym rezultatem. Dyrekcja LOT-u czyni starania o zorganizowanie w Kairze własnego biura. Zamierza się również uruchomić drugie w tygodniu połączenie na linii Warszawa-Kair.

★

W KROŚNIE odbyło się posiedzenie przedstawicieli aeroklubów województwa rzeszowskiego (Rzeszowa, Krosna, Mielca i Stalowej Woli, które rok temu nawiązały bliską współpracę w zakresie szkolenia, imprez itp), poświęcone ocenie wyników współpracy w tym roku i ustaleniu zamierzeń na rok 1964. Dotychczasową współpracę aeroklubów z województwa rzeszowskiego oceniono pozytywnie, a w oparciu o tegoroczne doświadczenia ustalono plan zamierzeń na rok przyszły, związany z obchodami 20-lecia PRL. Przewiduje się m. in. zorganizowanie wystawy obrazującej 20-letni dorobek lotnictwa sportowego w województwie, kilka zawodów okręgowych, zlot harcerzy drużyn lotniczych w Ustianowej, obóz szkoleniowy ZMS w Iwoniczu; podjęto również inicjatywę założenia muzeum szybowcowego w Ustianowej.

★

SPRAWA katastrofy lotniczej w Borowiecku znajdzie się wkrótce znów na wokandzie sądowej. Jak wiadomo, 17 czerwca 1962 r. w czasie pokazów lotniczych zorganizowanych przez Aeroklub Częstochowski na lądowisku w Borowiecku doszło do poważnej katastrofy: samolot CSS-13 runął w czasie startu na publiczność, w wyniku czego 5 osób poniosło śmierć, a 19 zostało rannych. Organizatorzy tej imprezy stanęli przed Sądem Wojewódzkim w Łodzi (24 listopada 1962 r). Kierownik pokazów i lotów — Stanisław Jączyk oraz pilot Zbigniew Małek zostali uniewinnieni, a wiceprezes AC — Roman Król skazany został na 1 rok więzienia z zawieszeniem na dwa lata. Po rewizji założonej przez prokuratora Sąd Najwyższy uchylił ten wyrok w całości i przekazał sprawę Sądowi Wojewódzkiemu w Łodzi do ponownego rozpatrzenia.

★

POLSKIE Linie Lotnicze LOT zawiesiły z dniem 1 grudnia br. kursowanie samolotów na linii Gdańsk-Wrocław, na skutek braku frekwencji pasażerów. Linia ta, oddana do eksploatacji tytułem próby na okres miesiąca, będzie — być może — ponownie otwarta w lecie, jeżeli tylko LOT znajdzie samoloty do jej obsługiwania.

★

W DNIACH 9-16 grudnia br. odbył się w CWL w Krośnie kurs doszkalający dla szefów propagandy i modelarskich aeroklubów regionalnych.

★

ŻOŁNIERZE z jednostek lotniczych oddali w tym roku w ramach ogólnokrajowej akcji honorowego krwiodawstwa — 997 litrów krwi, a z jednostek Wojsk Ochrony Powietrznej Kraju — 200 litrów krwi.

★

W DNIU 30 listopada br. zmarł nagle w Warszawie, przeżywszy lat 78, inż. Zbigniew Arnd, długoletni pracownik przemysłu lotniczego, członek Klubu Seniorów Lotnictwa APRL, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi. Pogrzeb odbył się 5 listopada br. na cmentarzu warszawskim na Powązkach.

★

KIELECKIE „Słowo Ludu" ogłosiło XII z kolei plebiscyt na 10 najlepszych sportowców Kielecczyzny. Na liście kandydatów do „dziesiątki" znajduje się nasz znakomity szybownik Adam Witek, tegoroczny wicemistrz Kanady i II wicemistrz USA, pracujący aktualnie w Aeroklubie Kieleckim na stanowisku wiceprezesa urzędującego.

★

W SIEDZIBIE LOK we Wrocławiu otwarto wystawę modelarstwa lotniczego, szkutniczego, samochodowego i kolejowego.

★

PRZY TECHNIKUM Górniczym w Wałbrzychu powstało koło lotnicze Aeroklubu Wrocławskiego, które liczy 30 członków.

★

PILOCI samolotowi Aeroklubu Śląskiego w Katowicach wylatali w tym sezonie 1 080 godzin, a szybownicy — 1 260 godzin i przelecieli 4 160 km (po trasach nawigacyjnych). Spadochroniarze natomiast wykonali 352 skoki. Aeroklub posiada w całym województwie 48 modelarni lotniczych.

★

W SALI Garnizonowego Klubu Oficerskiego w Poznaniu odbyło się 8 grudnia br. walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu Poznańskiego.

★

W MUZEUM Techniki w Warszawie odbyło się 5 grudnia br. kolejne zebranie międzyresortowej Komisji Organizacji Muzeum Lotnictwa działającej przy APRL.

NUMER ŚWIĄTECZNY „SKRZYDLATEJ POLSKI" ukaże się już za tydzień

Będzie to numer połączony, 51—52 (650—651) z datą 22—29 grudnia 1963 r. i, niestety, ostatni już w tym roku. Objętość 40 stron, cena 4 zł.

Znajdziecie w nim m.in. następujące pozycje:

- **W GNIEŹDZIE STALOWYCH ORŁÓW** — doskonały fotoreportaż o doskonałych samolotach — Janusza Szymańskiego;
- **DIAMENT W MARYNARCE;**
- **PAŁAC PIONIERÓW w MOSKWIE** — korespondencja z ZSRR;
- **O DOŚWIADCZALNYM SPRAWDZENIU OGÓLNEJ TEORII WZGLĘDNOŚCI PRZY POMOCY SZTUCZNYCH SATELITÓW** — dra M. Subotowicza;
- **SAMOLOT ODRZUTOWY JAK-23;**
- **BAZA „GAWRONÓW" W HISZPANII;**
- **WYCZYNOWE SZYBOWCE ŚWIATA;**
- **BROŃ JĄDROWA I OBRONA POWIETRZNA;**
- **ZDALNIE KIEROWANY MODEL RAKIETY;**
- **MGŁA NAD LONDYNEM** — fragment znakomitej powieści **Janusza Meissnera;**
- oraz wiele innych ciekawych materiałów i, jak zwykle, stałe działy i kąciki.

Numer ukaże się w sprzedaży około 20 grudnia br.

Kupcie koniecznie. Naprawdę warto.

Wyniki przewozowe LOT-u za 3 kwartały 1963 r.

Polskie Linie Lotnicze LOT podały do wiadomości wyniki przewozowe przedsiębiorstwa za 3 kwartały 1963 r. W porównaniu z analogicznym okresem 1962 r. są one mniej korzystne. Zdaniem LOT-u wpłynęło na to przede wszystkim okresowe zawieszenie lotów na linii Warszawa—Wrocław oraz i to, że obecnie samoloty nie latają do Krakowa.

Przewozy		I kwartał		II kwartał		III kwartał		Razem za 3 kw.	Razem za 3 kw.
		1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963
Pasażerskie	krajowe	24,965	21,142	41,969	38,081	60,361	57,698	127,295	116,981
Pasażerskie	zagran.	12,990	13,134	23,620	25,440	38,711	39,618	75,321	78,192
Towarowe	krajowe	277,4	281,7	397,4	392,3	529,4	528,2	1194,9	1202,4
Towarowe	zagran.	601,9	643,8	932,9	985,6	1095,8	1055,4	2633,0	2684,8

Sport samolotowy

★ **W Memoriale** Edvarda Rusjana, zawodach rozgrywanych corocznie w Jugosławii, brało w tym roku udział 48 pilotów z 20 aeroklubów Jugosławii. Zwyciężył reprezentant aeroklubu w Lublanie — Gaspar Kolar. Organizatorzy memoriału bardzo żałowali, że na zawody nie przylecieli zgłoszeni przez Aeroklub Warszawski polscy piloci.

Sport spadochronowy

★ **Zasłużony** mistrz sportu spadochronowego, bułgarska spadochroniarka Julia Angelowa, wykonała jako pierwsza Bułgarka 1 000 skoków.

Astronautyka

★ **W Huntington Beach** (Kalifornia) otwarto nowy ośrodek badań przestrzeni kosmicznej. Po rozbudowie zajmować on będzie powierzchnię 1 000 ha, a w końcu br. pracować tam ma 2 600 uczonych.

Militaria

★ **Z wód** Zatoki Meksykańskiej, w odległości 400 mil na płn. zach. od Key West, wydobyto szczątki amerykańskiego samolotu szpiegowskiego U-2. Samolot, jak ustalono, spadł z dużej wysokości, powracając z rozpoznania lotniczego nad Kubą. Nie wiadomo nic o losie pilota. Rzecznik marynarki USA oświadczył, że przyczyną katastrofy było uszkodzenie techniczne i że nie znaleziono śladu ostrzelania samolotu.

*

★ **Zakończyła** się 21. XI br. operacja „Big Lift", tj. przetransportowanie drogą lotniczą między USA i NRF jednej dywizji amerykańskiej. Ogółem przetransportowano od 12.XI. br. 14 164 żołnierzy i oficerów oraz przeszło 160 ton sprzętu.

*

★ **W bazie** lotnictwa USA w pobliżu Roswell, w stanie Nowy Meksyk, wydarzyła się 20.XI. br. seria katastrof. Spłonęły dwa ciężkie bombowce odrzutowe. Trzech lotników zginęło, a czterech innych odniosło obrażenia.

*

★ **Kapitan** Hugh Lavallee, pilot lotnictwa USA, który w sierpniu br. został uratowany na Atlantyku przez załogę statku radzieckiego po wyskoczeniu ze spadochronem, zginął 16.XI. br. w innej katastrofie samolotowej. Jego ciało zostało znalezione w pobliżu szczątków myśliwca F-86 w górach Adirondack, gdzie nastąpiła katastrofa.

*

★ **Amerykański** sekretarz obrony Mc Namara oświadczył w Nowym Jorku w klubie ekonomicznym, że siły strategiczne USA dysponują przeszło 500 pociskami balistycznymi dalekiego zasięgu — rakietami „Atlas", „Titan", „Minuteman" i „Polaris". Liczba ich ma wzrosnąć do 1966 roku do 1 700.

*

★ **Wiadomość,** podana przez pisma włoskie o zawarciu między Bonn i Rzymem porozumienia w sprawie przyznania Bundeswehrze rakietowego poligonu doświadczalnego na Sardynii, w Salto di Quirra, wywołała głębokie poruszenie we włoskiej opinii publicznej.

*

★ **Pierwsze** rakiety „Pershing" przetransportowane zostaną na początku 1964 roku do Europy. Rakiety te zastąpią pociski „Redstone", które dotychczas były na uzbrojeniu wojsk amerykańskich stacjonujących w Europie. Rakiety „Pershing" mogą być wyposażone w głowice nuklearne.

Transport i komunikacja

★ **Amerykańskie** linie lotnicze Pan-Am w lotach przez Ocean Spokojny i Atlantycki używać będą wyłącznie samolotów odrzutowych. Ostatni lot samolotu śmigłowego odbył się 28.IX. br. z Lizbony do Nowego Jorku. Samoloty śmigłowe Pan-Am latać będą obecnie tylko na krótkich trasach w strefie południowego Pacyfiku, w Ameryce Środkowej, na Alasce, w rejonie morza Karaibskiego i między NRF i Berlinem.

*

★ **Samoloty** czechosłowackich linii lotniczych CSA łączą 36 miast, 32 krajów, czterech kontynentów. Najdłuższa linia (13 536 km) jest z Pragi do Dżakarty w Indonezji. Samoloty Tu-104 linii CSA wykonują 1 800 godzin lotów eksploatacyjnych rocznie (każdy samolot średnio), a turbośmigłowe Ił-18 — 2 000 godzin. Wskaźnik wykorzystania miejsc jest wyższy niż w towarzystwach lotniczych zachodniej Europy, z tym, że najlepsze rezultaty osiągane są na trasie Praha — Hawana. Wskaźnik wykorzystania miejsc pasażerskich w ruchu krajowym wynosi 80 — 85 proc.

*

★ **Niewielkie** islandzkie towarzystwo lotnicze „Loftleider" osiągnęło w minionym roku ponad 400 tysięcy dolarów zysku, przysparzając Islandii 1 300 000 dolarów dewiz. „Loftleider" eksploatuje 5 samolotów DC-6B, osiągając średni nalot roczny 3 500 godzin na każdy samolot.

*

★ **Komisje** rządowe Danii, Norwegii i Szwecji złożyły raport dotyczący komunikacji samolotami ponaddźwiękowymi. Zalecają one rządom krajów skandynawskich wydanie ustawy zabraniającej wykonywania lotów nad krajami skandynawskimi samolotami o prędkości naddźwiękowej. Wnioski swoje eksperci motywują szczególną hałaśliwością tych samolotów.

*

★ **Samoloty** radzieckiego „Aerofłotu" przewiozły w pierwszym półroczu 1963 roku o 19 procent więcej pasażerów i o 8 procent więcej towarów niż w analogicznym okresie roku minionego. Wykonanie zadań planowych na 1963 rok (35 mln pasażerów) będzie wymagało jeszcze szybszego wzrostu przewozów w drugiej połowie br.

*

★ **W Libanie** wyrzucono 21.X. br. trzystopniową rakietę, która przebyła odległość 600 km. Wyrzucenie rakiety zbiegło się z rozpoczęciem uroczystości 20 rocznicy uzyskania niepodległości.

MARSZAŁEK KRYŁOW o radzieckich rakietach strategicznych

MARSZAŁEK Kryłow, naczelny dowódca wojsk rakietowych ZSRR, oświadczył, iż żaden system obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej nie uchroni agresora przed radzieckimi rakietami strategicznymi, gdyż rozwijają one ogromną prędkość i osiągają wysoki pułap lotu. Rakiety te w ciągu 30—25 minut przebywają odległość przeszło 10 tys. km, trafiając w cel z wysoką precyzją. Mogą one przenosić głowice jądrowe o niesłychanie wielkiej mocy. Ładunek jądrowy o sile wybuchu równej sile wybuchu 100 milionów ton trotylu — jest 5 tysięcy razy potężniejszy od bomby atomowej typu hiroszimskiego. Moc silnika rakiety strategicznej kilkakrotnie przewyższa moc wielkiej brackiej elektrowni wodnej. Rakiety te można wyrzucać nawet z polowych stanowisk startowych.

„IŁAMI-18" NA ANTARKTYDĘ

SKOKU przez cztery kontynenty i dwa oceany dokonały radzieckie samoloty turbośmigłowe Ił-18, które wyleciały 20.XI. br. z Moskwy na Antarktydę. Trasa długości 2 500 km prowadziła nad Afganistanem, Indią, Burmą, Indonezją, Australią i Nową Zelandią. Samoloty prowadzili piloci A. Polakow i M. Stupiszyn. Na pokładzie samolotów przelecieli na Antarktydę członkowie dziewiątej radzieckiej ekspedycji antarktycznej. Zasadnicza grupa członków ekspedycji odpłynęła do brzegów szóstego kontynentu w początku grudnia br. na statkach „Ob" i „Estonia". Głównym celem ekspedycji jest przeprowadzenie badań zgodnie z programem „międzynarodowego roku Spokojnego Słońca", który rozpocznie się w styczniu 1964 r. Kierownik ekspedycji dr Tresznikow oświadczył, że celem ekspedycji jest m. in. zbadanie z powietrza olbrzymiej białej plamy na kontynencie lodowym, rozciągającej się na południe od Ziemi Królowej Maud. Terenów tych nikt jeszcze dotychczas nie badał.

DO i OD REDAKTORA

NIEZNANI LOTNICY

JESTEM stałym Czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" od roku 1953 i sympatykiem lotnictwa (nawiasem mówiąc w roku 1952 wstąpiłem ochotniczo do szkoły lotniczej). Interesuję się rozwojem lotnictwa w ogóle oraz historią lotnictwa polskiego, szczególnie okresem II wojny światowej.

Uprzejmie zawiadamiam, iż w miejscowości Pławno w powiecie radomszczańskim znajduje się grób dwóch lotników polskich niewiadomego nazwiska, którzy we wrześniu 1939 roku zostali zestrzeleni przez najeźdźców niemieckich, przypuszczalnie na „Karasiu" i spadli obok cmentarza, na którym zostali pochowani. Prochy ich spoczywają tam do chwili obecnej. Godną podkreślenia jest dbałość mieszkańców Pławna o grób poległych lotników. Ostatnio grób ten obmurowano i zawieszono na nim „gapę" dość dużych rozmiarów. Symboliczna tabliczka na grobie ma treść następującą: „Bezimiennym Bohaterom Walk Wrześniowych — Mieszkańcy".

Wydaje mi się, że żyją jeszcze piloci, którzy walczyli w owych czasach razem z poległymi i którzy mogliby ustalić nazwiska spoczywających tam pilotów. Wg opowiadań mieszkańców piloci zginęli w płonącej maszynie.

Ustalenie wszystkich danych, związanych z życiem i walką pilotów, będzie niewątpliwie przyczynkiem do historii polskiego lotnictwa, a być może znajdzie się rodzina poległych.

Z poważaniem
ZDZISŁAW TULIŃSKI

CZY NIESPRAWNY SAMOLOT?

W tygodniku „Skrzydlata Polska" z dnia 13.X.1963 r. nr 41 (640) w artykule pt. „IX Samolotowe Mistrzostwa Polski" red. J. Pomianowskiego, między innymi istnieje wzmianka, że załoga Aeroklubu Poznańskiego została wycofana w pierwszym dniu z udziału w SMP w związku z niesprawnością techniczną samolotu.

Poza tym J. Pomianowski obarcza dużym wstydem cały personel techniczny AP i w końcu stawia pytanie co o tym sądzi szef techniczny AP.

W odpowiedzi na pytanie J. Pomianowskiego, stwierdzamy co następuje: Samolot nasz Jak-18 SP-APO w dniu 3.IX. 63 r., czyli 2 dni przed wylotem na SMP, został przeglądnięty przez komisję techniczną ustaloną wewnątrz jednostki oraz rzeczoznawcę KCSP w celu nadania klasy, którzy nie stwierdzili żadnych usterek. Usterka, którą stwierdziła KT IX SMP (przejście 2 główek nitów przez otwory blachy profilowej) mogła powstać w czasie przelotu samolotu na SMP. Następnie **stwierdzamy, że zauważona usterka była możliwa do usunięcia w czasie około 1 godziny. Chciał ją usunąć nasz mechanik, będący na SMP, lecz nie otrzymał na to zgody K pomimo zgody miejscowego rzeczoznawcy KCSP. Wnioskujemy więc, że nie pozwolenie mechanikowi na usunięcie usterki było podyktowane pozostawieniem jednego samolotu jako rezerwy dla uzupełnienia innych samolotów,** które miały niesprawne urządzenia instalacji elektrycznej oraz p.poż. Ażeby nie być gołosłownymi, podajemy co zostało wybudowane z naszych samolotów dla uzupełnienia samolotów innych jednostek uznanych przez KT SMP jako sprawne. Samolot Jak-18: 1) skrzynka filtrów instalacji elektrycznej; 2) żarówki świateł pozycyjnych. Samolot Zlin-26: 1) gaśnica p.poż.

Zaznaczamy, że wymienione części poszczególnych instalacji zwrócono nam po powrocie samolotów do jednostki. Najbardziej zaskoczył nas fakt, że KT dyskwalifikując nasz samolot jako technicznie niesprawny do wykonywania lotów na SMP równocześnie dała zezwolenie na przelot z Białegostoku do Poznania z brakującymi urządzeniami, nie uwzględniając usterki, która była przyczyną dyskwalifikacji samolotu Jak-18. **Natomiast drugi nasz samolot Zlin-26, będący rezerwą do akrobacji na SMP, wykonał przelot do Poznania bez gaśnicy, co jest niezgodne z instrukcją eksploatacji samolotu.**

Wobec powyższego dział techniczny AP ciekawy jest co sądzi o tym Redaktor J. Pomianowski.

Z lotniczym pozdrowieniem

Mieczysław Czempiński
Wiceprezes
Aeroklubu Poznańskiego
Aleksander Szafrański
Szef Techniczny AP

Od redaktora:

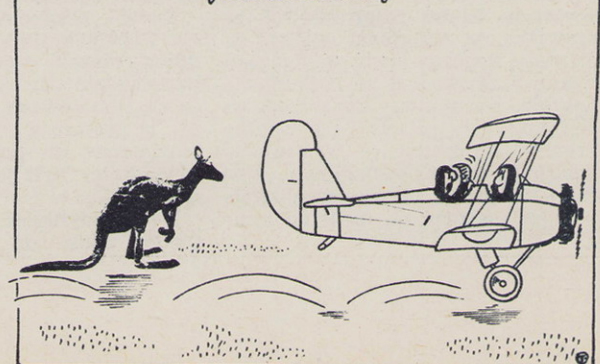
Bardzo chętnie zgodziłbym się z tym co zostało wyżej napisane, gdyby nie wątpliwości wypływające z faktów, że:

a) Komisja Techniczna IX SMP składająca się z przedstawicieli różnych aeroklubów, posiadających wysokie kwalifikacje zawodowe (dowodzi tego np. naprawa samolotu ostrowskiego). Trudno też ludzi tych posądzać o stronniczość, bo dali się poznać z najlepszych stron na wielu zawodach;

b) Komisja Techniczna IX SMP ogłosiła oficjalnie swój komunikat, od którego nie został założony przez ekipę AP oficjalny protest;

c) Na mistrzostwach samoloty są eksploatowane w wyjątkowo trudnych warunkach i stąd — słuszne chyba — wymagania, by sprzęt był całkowicie sprawny.

JERZY POMIANOWSKI





Samoloty na ulicach Łodzi. Foto: J. Płatek (2)

Z WIZYTĄ W AEROKLUBIE ŁÓDZKIM

TADEUSZ MALINOWSKI



Władze partyjne i administracji państwowej miasta oraz województwa łódzkiego żywo interesują się lotnictwem. Na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego w czasie zawodów modelarskich.
Foto: B. Koszewski

PRAWIE godzinę byłem na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego na Lublinku. W ciągu tej godziny zobaczyłem wiele interesujących rzeczy, zapoznałem się z ciekawymi planami rozbudowy obiektów aeroklubu na tym lotnisku, no i oczywiście miałem okazję obejrzeć pracę zatrudnionych tutaj ludzi. Roboty budowlane przeprowadza Przedsiębiorstwo Remontowo-Montażowe Przemysłu Terenowego i wykonuje je jak do tej pory zupełnie dobrze. Zresztą kierownictwo klubu wyraża się pochlebnie o współpracy z tym przedsiębiorstwem. Daje to gwarancję dobrego i szybkiego wykonastwa, a to najważniejsze zrealizowania zamierzeń w terminie planowanym przez zarząd Aeroklubu Łódzkiego.

Dzień jak na złość był pochmurny i deszczowy. Lotów nie było i robotnicy budowlani też kończyli swoją całodzienną pracę. Wiceprezes Aeroklubu Łódzkiego mgr inż. Marian Wiśniewski, który oprowadzał mnie po lotnisku, prosił o pozostanie choćby jeszcze jedną godzinę. Niestety, z przykrością odmówiłem. Tego dnia musiałem być w Warszawie, a do odejścia pociągu miałem w zapasie tę jedną godzinę. Na domiar złego zaczął padać deszcz.

Siedliśmy więc do samochodu. Wiceprezes klubu zajął miejsce za kierownicą, ja natomiast siadłem obok niego. Podczas jazdy w strugach deszczu rozmyślałem o rozbudowie obiektów Aeroklubu Łódzkiego na Lublinku. Mały pilocik — maskotka kierowcy aeroklubu — wykonywał rytmicznie ruchy wahadłowe. Wóz mknął lśniącą od ulewy szosą asfaltową, prowadzącą do centrum miasta.

A więc na wschód od istniejącego budynku portowego stanie budynek, o wielocelowym przeznaczeniu, rozwiąże klubowi wiele najistotniejszych problemów codziennej pracy na lotnisku. Jego parter zostanie wykorzystany na warsztat mechaniczny, stolarnię i lakiernię. W nich to będzie się przeprowadzać przeglądy i naprawy lotniczego sprzętu klubowego. Ponadto na parterze — jak uzupełnił moje notatki wiceprezes Marian Wiśniewski — znajdzie pomieszczenie laboratorium, spadochroniarnia oraz tak zwany węzeł sanitarny.

Pierwsze piętro budynku zaplecza zostanie także odpowiednio wykorzystane. Oprócz pokoi przeznaczonych dla potrzeb administracji urządzony będzie tam nowoczesny gabinet metodyczno-szkoleniowy. W gabinecie tym zostanie zainstalowany symulator lotu (link trener). Znajdą się tam również inne pomoce naukowo - poglądowe, potrzebne w pracy instruktorom lotniczym. Warto tutaj dodać, iż skoczkowie spadochronowi otrzymają nowocześnie wyposażoną spadochroniarnię. Skończą się narzekania. Sprzęt spadochronowy, tak ratowniczy jak sportowy, otrzyma wiec miejsce na przechowanie w odpowiednich warunkach zgodnych z przepisami.

Znowu przypomina mi się lotnisko Lublinek, na którym złożono budulec—piasek, cement i cegły. Przypatrywałem się przed niecałą godziną robotnikom, którzy mówili mi, iż postarają się dobrze wykonać powierzoną im pracę, aby z obiektów lotnicy byli jak najbardziej zadowoleni.

Poza budynkami zaplecza przystąpiono także do budowy basenu przeciwpożarowego, który jednocześnie będzie przystosowany do celów sportowych. Jego pojemność — 500 tysięcy litrów. Wiemy o tragedii, jaka spotkała w minionym okresie Aeroklub Łódzki, kiedy to spłonął hangar ze sprzętem. Nic dziwnego, iż przezorny gospodarz stara się teraz jak najskuteczniej zabezpieczyć na przyszłość kosztowne mienie lotnicze przed ewentualnością pożaru.

W maju br. zakończono budowę dwóch hangarów bliźniaczych, w których znajdzie pomieszczenie cały sprzęt aeroklubu. Ponadto hangary otrzymają nową nawierzchnię (podłogę) — zamiast zwykłej cementowej — kolorową, pomalowaną farbą emulsyjną. Wnętrze hangarów ozdobi w przyszłym roku grafika.

Obszar lotniska, na którym znajdują się obiekty gospodarcze, zostanie ogrodzony siatką o długości ponad 1 000 m i następnie zazieleniony. Dziesiątki krzewów ozdobnych i dziesiątki drzew wyrośnie przed budynkami aeroklubu. Spośród drzew większość stanowić będą drzewa owocowe: czereśnie, jabłonie i śliwy. W zazielenianiu obiektów klubu zadeklarowała pomoc Dzielnicowa Rada Narodowa Łódź Górna.

Do kolejnych robót prowadzonych na lotnisku należy dodać jeszcze dwie: przebudowę stałej stacji paliwowej oraz naprawę bieżni startowej i dróg dojazdowych.

— Proszę dopisać Piotrków — przypomina mi mgr inż. Marian Wiśniewski, gdy po przejrzeniu moich notatek stwierdzam, że to już wszystko, co zobaczyłem i usłyszałem.

Oczywiście byłem również w Piortkowie, może nawet krócej niż w Łodzi. Obejrzałem duży hangar i naprawdę pięknie położone lotnisko. Tam właśnie mieści się filia Aeroklubu Łódzkiego. Hangar i lotnisko wykonano wspólnym wysiłkiem klubu i Społecznego Komitetu Budowy Lotniska w Piotrkowie. Zasługa to przede wszystkim wielu działaczy lotniczych, którzy ze względu na swój wiek zamienili drążek sterowy na aktywną pomoc społeczną lotnictwu. Rezultaty tej pomocy są już widoczne. Napawają nas one wiarą i dumą zarazem, że lotnicy którzy przestali latać mogą być użyteczni, że postanowili cząstkę swojej wiedzy i zdolności organizacyjnych, a przede wszystkim trochę czasu wolnego, przeznaczyć dla rozbudowy i popularyzacji naszego sportu lotniczego.

W połowie drogi do dworca kolejowego pożegnał mnie wiceprezes klubu, zapraszając jednocześnie do ponownego odwiedzenia Łodzi. Jego miejsce zajmuje kierowca klubowy.

Podsumowując mój pobyt w Łodzi mogę stwierdzić, iż na jesieni przyszłego roku — kiedy to oddana zostanie do użytku całość obiektów na lotnisku — Aeroklub Łódzki stanie się gospodarzem jednego z najnowocześniejszych lotnisk w naszym kraju.

Zasługa to będzie nie tylko kierownictwa klubu, zarządu i działaczy, ale w równej mierze władz miejscowych, organizacji politycznych i młodzieżowych, które pomagają swoim lotnikom sportowym w ich pracy i szkoleniu.

Wielkim przeżyciem dla mieszkańców Łodzi była zorganizowana w 1960 roku wielka wystawa lotnicza.



SP–JWOL

pisze specjalnie

dla

„Skrzydlatej Polski"



LO-222

REPORTAŻE lotnicze tradycyjnie podobno pisze się od końca. Zwyczaj ten wywodzi się z owej zamierzchłej epoki, kiedy po niebieskich szlakach fruwały „Blerioty", „Fokkery", a nawet „Dakoty" i podstawą napisania reportażu był skromny warunek, aby dziennikarz doleciał żywy. Dzisiaj w dobie „Ił-ów" i „Caravelli" praktyka ta zanika, bo ani się obejrzeliśmy, a lotnictwo, wbrew pozorom, stało się najbezpieczniejszym środkiem lokomocji i relatywnie do ilości przewiezionych pasażerów chlubi się najmniejszą wypadkowością. Polskie Linie lotnicze LOT znajdują się pod tym względem w czołówce przewoźników europejskich. Dobrze poinformowani twierdzą nawet, że latanie byłoby absolutnie bezpieczne, gdyby... nie było ziemi.

Mimo że już nie te czasy, zacznijmy jednak od końca czyli od ogona. „Convair — 240", SP — LPA, przygotowywany na belgradzkim lotnisku do odlotu via Budapeszt do Warszawy, na ogonie miał wymalowane tylko barwy narodowe i pozbawiony był symbolicznego żurawia w kole. Samolotu nie dosięgły jeszcze nakazy gustownego wystroju zewnętrznego, jakim szczycą się nasze „Iły" i „Viscounty". Fakt ten, rzecz jasna, w niczym nie zmienił zwykłego sztafażu, na który składali się: stewardessa w drzwiach, schodki przy samolocie i przedstawiciele władz granicznych przy schodkach.

Pasażerowie gęsiego znikali w prostokątnym otworze wejściowym i zajmowali upatrzone fotele. Najbardziej strachliwi siadali tuż przy zapasowych wyjściach, najbardziej ciekawscy przy oknach z dogodnym polem obserwacji, pozostali — tam gdzie znaleźli miejsce. Zaraz potem następował nowy podział wśród pasażerów — na bywalców i nowicjuszy. Nowicjuszy zdradzało przede wszystkim miejsce przy oknie z dobrym widokiem oraz żywe zainteresowanie torbami o wiadomym przeznaczeniu. Bywalców zaś — zbyt ostentacyjne „gadki" o tym, że już, zaraz zabierają się do spania, manipulacje przy odchylaniu do tyłu foteli i opowieści „jak to w zeszłym roku strasznie samolotem na tej trasie rzucało, a im nic". Ponadto bywalcy zwykle wybrzydzają na podawane posiłki.

Wkrótce po załadowaniu pasażerów nastąpiło ogólne ssanie przedstartowych cukierków, upomnienia w sprawie zapięcia pasów (bywalcy robią to niechętnie), kołowanie, próba silników i start.

Rozejrzawszy się po kabinie stwierdziłem ze smutkiem — w imieniu dyrekcji handlowej LOTu — że kilkanaście foteli w kabinie było pustych.

„Cóż, rzecz właściwie normalna w dobie szalejącej konkurencji towarzystw lotniczych. Miejsc w samolotach jest więcej niż pasażerów, dlaczego na szlaku Belgrad — Warszawa zaszyfrowanym w międzynarodowym rozkładzie jako LO 222 miałoby być lepiej niż gdzieindziej?" — myślałem pogodnie. „Może zresztą w Budapeszcie czekają już na naszego „Convaira" stęsknieni pasażerowie".

Myśl moja pobiegła następnie w kierunku odwrotnym do lotu maszyny, tj. do przedstawiciela polskich linii w Belgradzie, p. Kłysza. Zapełnienie naszego samolotu uwieczni on w swoim raporcie. Zapewne przykro byłoby mu na dłuższą metę sumować niezajęte miejsca, robi zatem co może, aby sprosić pasażerów, zwłaszcza dewizowych, na pokłady polskich samolotów. A nie jest to sprawa łatwa, bo, oprócz krasnoludków, są na świecie oraz w Belgradzie przedstawiciele innych towarzystw lotniczych, którzy też „bardzo lubią" wozić pasażerów własnymi maszynami. W tych warunkach sporo trzeba wysiłku i zabiegów, aby „wybronić" potencjalnych wygniataczy naszych foteli przed JATem, SASem, AUA, CSA, Malevem i paru innymi przedsiębiorstwami lotniczymi. Praca to trudna, finezyjna i starań przedstawicieli zagranicznych nie ocenia się dzisiaj według postawy, jaką reprezentują przy salutowaniu odlatującego samolotu.

W kabinie rozpoczął się niewielki ruch. W kilka minut po wyjściu w powietrze pasażerowie kolejno otrzymywali od stewardessy, pani Kowalczuk, słodycze w trzech postaciach: sok pomarańczowy, winogrona, uśmiechy. Było tego sporo, tak, że przy oszczędnym użyciu mogło starczyć na całe 420 kilometrów, jakie dzieliło Belgrad od Budapesztu, gdzie rozkładowo czekało nas międzylądowanie poprzedzone jak zwykle cukierkami (słodycz nr 4).

W czasie gdy pasażerowie SP-LPA zaopatrzeni w tranzytowe fiszki rozglądali się platonicznie po stoisku węgierskiej Cepelii na budapeszteńskim dworcu lotniczym, nasz kapitan Sidorczuk razem z p. Skrzyńskim załatwiali przepisane formalności, a mechanik Wójcik pilnował uzupełnienia paliwa. Tak więc pasażerowie się szwędali, załoga pracowała.

Nie ma w tym oczywiście nic odkrywczego, ale warto wiedzieć, że prawie każdy z członków personelu latającego LOT ma za sobą co najmniej kilkadziesiąt tysięcy wylatanych kilometrów i po kilkanaście tygodni pobytu w powietrzu w czasie kilkuletniej służby. Kiedy pytać o sensacyjne wydarzenia w ich lotniczym życiu, odpowiadają zwykle, że takich nie było. Trudne czasem warunki lotu, wielogodzinne parowanie sterem powietrznych turbulencji — to rzeczy, które opowiadać można kolegom; ludzie spoza branży i tak nie potrafią tego zrozumieć. Pasażer ma dolecieć bezpiecznie i w maksymalnym komforcie — oto ich dewiza. A wypadki lądowania odrzutowca na rzece — stanowiące dobry dziennikarski żer — zdarzają się niezmiernie rzadko.

„Pasażerowie polskiego samolotu odlatującego do Warszawy proszeni są na płytę" — skrzeczy głośnik w kilku językach. Znowu gramolimy się po schodkach i znowu zaczynamy zanieczyszczać świeżo uprzątnięte popielniczki. W czasie krótkiego postoju wnętrze kabiny doprowadzone zostało do stanu przynoszącego chlubę parze stewardów: pani Kowalczuk i panu Piotrowskiemu. Widomym znakiem wieńczącym ich trud były pasy złożone na fotelach krzyżową sztuką.

Wkrótce po starcie, kiedy zainteresowanie rodaków oderwanych od kraju świeżą prasą znacznie zmalało, nadszedł czas realiów. Reprezentowały je na tackach: zimne mięsiwa, jarzynki, keksik i herbata, kawa — do wyboru. Zabawialiśmy się tymi darami LOTu z umiarkowanym pośpiechem, jak-

CIĄG DALSZY NA STRONIE 6



Wieża kontrolna w porcie lotniczym Belgradu — Surcin

Polski Ił—14 na belgradzkim lotnisku, w czasie uzupełniania paliwa.







Na płycie postojowej belgradzkiego portu lotniczego: jugosławiański Convair i polski Il—14

Załoga polskiego samolotu w pięknej hall dworca na lotnisku Surcin. Niedługo odlot.

CIĄG DALSZY ZE STRONY 5

kolwiek życie nasze biegło teraz z szybkością 340 kilometrów na godzinę. Mnie osobiście szynka zajęła około 30 kilometrów, keks trwał tylko 15 km, deserową czekoladkę marki „Wawel", wzorem bywalców, schowałem do kieszeni. Papierosa zapaliłem już w Tarnowie.

Z sąsiedniego fotela dobiegała mnie w tym czasie anegdota opowiadana przez bywalca na użytek nowicjusza: „No i pilot zameldował do wieży kontrolnej, że brak mu benzyny i prosi o instrukcje. Z wieży kazano wejść na 3 000 m i krążyć. Krąży, ale benzyny coraz mniej. Pyta co robić. Wieża każe wejść na 4 000 m. Po kolejnym zapytaniu polecenie brzmi wejść na 5, potem 6 i 7 tysięcy metrów. Wreszcie benzyna skończyła się ostatecznie i pilot znowu pyta co ma robić. Wtedy głos z wieży kontrolnej rozkazał: Powtarzajcie za nami Ojsze nasz. (który jest"...

Naszemu pilotowi widocznie nikt nie kazał powtarzać, bo wylądowaliśmy na Okęciu, zaraz po pierwszym nalocie na pas zupełnie gładko. Teraz współtowarzysze lotu zaczęli się nagle spieszyć niczym do teatralnej szatni po skończonym spektaklu. Moją cichą satysfakcją był moment, kiedy w czasie kołowania jeden ze stojących już w przejściu bywalców wyrżnął głową o półkę.

Potem nastąpiły normalne obrządki — kontrola paszportów, szybka, „europejska" odprawa celna i stęsknione ramiona rodzin oczekujących na podróżników. Nie chcę być złośliwy, ale wielu z czekających z równą czułością patrzyło na przybywających, co na ich walizki.

Nie zamierzam kłamać, że po przelocie Warszawa-Belgrad tajemnice eksploatacyjne linii LO 222 przestały dla mnie istnieć. Rzecz ma się wręcz odwrotnie; utwierdziłem się w przekonaniu, że zagadnienia współczesnego transportu lotniczego nie są tak proste, jakby się na pierwszy rzut oka wydawało. Nie sposób tu pominąć takich pojęć jak prawa handlowe, umowy poolowe, średnie naloty, resursy itp. itd.

Przekonałem się także, że nasz LOT nie pracuje bynajmniej w cieplarnianych warunkach. Taki wniosek można wysnuć chociażby z prostego zestawienia, że na tej trasie my latamy zwykle na samolotach typu Il-14, podczas gdy np. jugosłowiański JAT stawia klientom do dyspozycji — szybką „Caravelle". Wybór niezwiązanego uczuciowo z LOTem pasażera nie budzi w tych warunkach najmniejszych wątpliwości.

LOT, jak od dawna wiadomo, nie posiada sprzętu w nadmiarze, a ten który pracuje również nie jest optymalny pod względem ekonomicznym. Mimo to warto zanotować, że na przykład przewozy na szlaku LO 222 rosną wbrew wszelkim trudnościom i podczas gdy w 1962 roku nasze samoloty w okresie od kwietnia do września przewiozły 631 pasażerów, to w tym samym czasie w roku 1963 liczba ich powiększyła się do 1 103. Wpłynęło na ten stan szereg dodatkowych czynników, o których tu nie warto mówić. Faktem jest także, że istnieją dalsze możliwości wzrostu ilości pasażerów na tym szlaku. Perspektywy nie są jednak olśniewające. Przy zachowaniu obecnych warunków przyrost roczny pasażerów dla LO 222 p. Kazimierz Nowicki, dyrektor handlowy LOT, ocenia na ok. 10 — 15%.



Boeing amerykańskich linii Pan-Am uzupełnia paliwo przed dalekim lotem

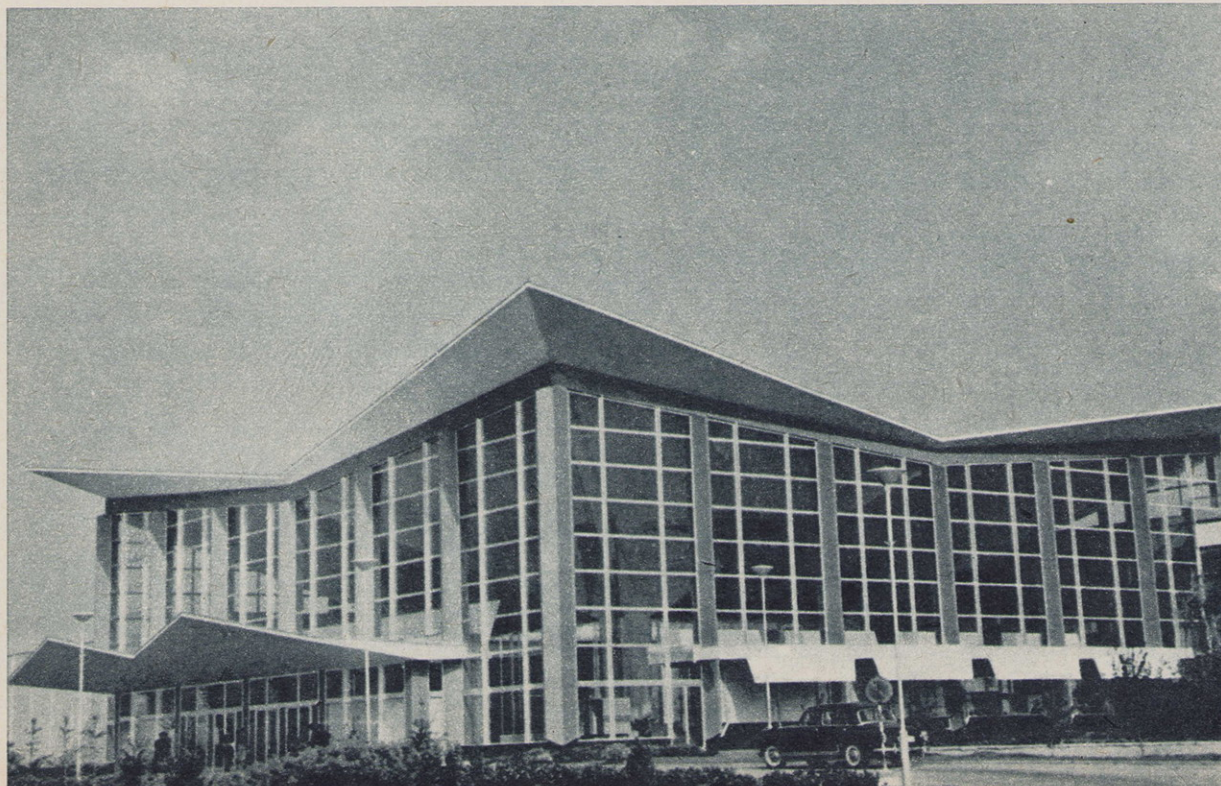
Założenia te wydają się dość skromne w świetle obustronnej chęci zwiększenia ruchu turystycznego. Wszystko to może doprowadzić do znacznego ożywienia ruchu lotniczego między naszymi krajami (np. loty charterowe) pod warunkiem jednak, że zagadnienie potraktowane zostanie kompleksowo, tzn., że rozbudowując turystykę pomyśli się również o transporcie, co dla LOTu oznaczałoby uzupełnienia w parku samolotowym — rzecz jasna obsługującym równolegle inne szlaki. Warto pamiętać bowiem, że z trudem utrzymywane dziś połączenia z Belgradem — 3 do 4 razy tygodniowo latem i 2 do 3 zimą — mogą okazać się niewystarczające.

Na zakończenie tego pisanego od końca reportażu nie mogę oprzeć się pokusie podania do publicznej wiadomości faktu, że do Belgradu poleciałem na pokładzie SP-LND pilotowanego przez kapitana Dąbrowskiego. W kabinie tego właśnie samolotu w dniu 11 września o godzinie 13.40 byłem na wysokości 1 800 metrów i leciałem z szybkością 320 km/h. Tak przynajmniej głosiła kartka z kabiny pilotów puszczona na zasadzie „podaj dalej" ku uciesze najedzonych pasażerów.

Wasz specjalny SP-JWOL
czyli
JANUSZ WOLNIEWICZ

Architektura budynku dworca lotniczego Surcin cechuje się nowoczesnością. Prostota form, szklane ściany, śmiała kompozycja, całość sprawia bardzo przyjemne wrażenie

Foto autora (7)



OBRADY LEKARZY LOTNICZYCH W RZYMIE



Z lewej: Instytut Ortopedii i Traumatologii Uniwersytetu w Rzymie, w którym odbywał się Kongres.

Dr med. WACŁAW KORNASZEWSKI

W Rzymie w dniach 1—5 października br. odbył się VI Światowy i XII Europejski Kongres Medycyny Lotniczej i Kosmicznej. Organizatorami byli włoscy lekarze lotniczy z generałem prof. Lomonaco, szefem lotniczej służby zdrowia armii włoskiej, na czele.

Uroczyste otwarcie Kongresu miało miejsce w nowoczesnej sali kongresowej, znajdującej się pod Rzymem, w miasteczku wystawowym, zwanym E. U. R. W uroczystości otwarcia Kongresu wzięli udział przewodniczący senatu włoskiego, przewodniczący izby deputowanych oraz ministrowie obrony, robót publicznych, transportu lotniczego i lotnictwa ogólnego oraz zdrowia. Poza tym w imieniu miasta Rzymu witał przybyłych na Zjazd prezydent miasta. Powitanie to odbyło się na Kapitolu w pięknym „Palazzo di Conservatori".

Piękna chwila przywitania lekarzy lotniczych z całego świata była szczególnie podniosła. Wytworzyła się serdeczna atmosfera międzynarodowej przyjaźni, czego dowodem były między innymi oklaski, jakimi w kapitolińskim pałacu powitano przedstawiciela ZSRR.

Na Zjazd przyjechało około 500 delegatów, w tej liczbie również spoza Europy, jak liczna delegacja amerykańska, delegacje Japonii, Izraela, Nigerii, Libanu, Egiptu, Maroka oraz wiele innych. Na uwagę zasługuje, iż do komitetu naukowego zjazdu przewidziano dwóch Polaków — dr. Haducha oraz dr. Barańskiego z Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie.

Włosi już drugi raz organizowali podobny Kongres, bowiem w 1959 roku odbył się w Rzymie czwarty Kongres Medycyny Lotniczej. Tym razem jednak obrady Kongresu odbywały się w Instytucie Ortopedycznym Uniwersytetu w Rzymie.

Tematyka Kongresu była bardzo ciekawa i różnorodna. Pierwszy temat dotyczył higieny lotniczej, w ramach którego prof. Del Vecchio z Instytutu Higieny Uniwersytetu w Rzymie mówił o aktualnej sytuacji epidemiologicznej w odniesieniu do czterech najważniejszych chorób zakaźnych: dżumy, cholery, ospy prawdziwej oraz żółtej febry. Jak wykazały obserwacje z ostatnich lat, lotnictwo w dużej mierze przyczyniło się do szybkiego przenoszenia tych chorób zakaźnych z różnych części świata, między innymi do Europy. Na świecie dużym ogniskiem dżumy, cholery, ospy jest India, centralna Afryka i inne kraje, zwłaszcza o niskim poziomie cywilizacji lub dużym zagęszczeniu ludności, gdzie działalność służby zdrowia jest znikoma lub utrudniona.

Na przykład Europa, dzięki bardzo rozwiniętej komunikacji lotniczej, jest stale pod ostrzałem wielu chorób zakaźnych, które na nowym terenie mogą bardzo szybko rozwinąć się w groźne epidemie. Epidemie takie przynoszą straty w ludziach oraz olbrzymie straty materialne. Dlatego też walka z chorobami zakaźnymi objęła również lotnictwo, zwłaszcza komunikacyjne. Pasażer samolotu może np. w czasie kilku lub kilkunastu godzin przewieźć dżumę, ospę z najdalszych stron świata do Europy.

Niebezpieczeństwo polega na tym, iż choroby zakaźne mają zawsze pewien okres wylęgania, w czasie którego człowiek nie ma żadnych objawów choroby względnie objawy te są minimalne lub nietypowe. W ospie prawdziwej ten okres wylęgania trwa 14 dni lub nawet dłużej. Zarażony człowiek w tym czasie może wielokrotnie zmieniać miejsce pobytu, a co gorsze, może być już źródłem zakażenia dla innych ludzi. Podróż statkiem trwa dłużej aniżeli samolotem i często ten okres podróży statkiem wystarczy na ujawnienie się choroby zakaźnej, co stwarza o wiele łatwiejszą formę opanowania epidemii. W wypadkach podróży samolotem wykrycie choroby zakaźnej jest bardzo trudne. Jedynie ostre przepisy sanitarne mogą zmniejszyć to niebezpieczeństwo. Przede wszystkim wymagane są dowody szczepień ochronnych, które zmniejszają ryzyko przeniesienia epidemii, lecz nie dają całkowitej gwarancji.

Dr Hood, szef biura kwarantanny światowej organizacji zdrowia, przedstawił wykaz międzynarodowych przepisów dotyczących szczepień ochronnych i obowiązku sprawdzania świadectw szczepienia przez wszystkie organizacje lotnicze zajmujące się transportem powietrznym. W wypadku podejrzenia choroby zakaźnej, pasażerowie winni być poddani kwarantannie. Na tle tych zagadnień warto wspomnieć, iż w wypadku pojawienia się ospy we Wrocławiu w b. roku władze lotnictwa komunikacyjnego i sportowego w Polsce wydały również bardzo ostre zarządzenia, które w wielu wypadkach były bardzo uciążliwe, jednakże jak wykazuje praktyka, okazały się konieczne.

Następnym zagadnieniem, które rozpatrywano na Kongresie, były sprawy wytrzymałości organizmu pilota na zmęczenie, czas lotu, przyspieszenie oraz stan nieważkości. Na ten temat referaty wygłosili prof. Lomonaco, prof. Margaria, prof. Grandpierre oraz inni. Mówili oni o nowych doświadczeniach w tej dziedzinie, zarówno na ludziach jak i na zwierzętach.

Trzecim tematem Kongresu były problemy zachowania życia w warunkach przestrzeni kosmicznej. Niezwykle ciekawe były w ramach tego tematu zagadnienia z psychologii kosmicznej, która jest dalszym rozwinięciem psychologii lotniczej. Z referatów wynikało, iż w stosunku do pilotów i załóg statków kosmicznych psychologowie mają specjalne wymagania, wynikające z bardzo odmiennych warunków przebywania w zamkniętych kabinach statków kosmicznych.

Trudno jest podać nawet streszczenia wszystkich referatów wygłoszonych na Kongresie. W większości świadczyły one o bardzo poważnym wkładzie pracy lekarzy z różnych części świata w dzieło zabezpieczenia zdrowia pilota przed skutkiem lotów zarówno w atmosferze jak i w kosmosie. Można jedynie dla przykładu wspomnieć o niektórych jeszcze referatach.

Francuzi dr G. Juin, dr D. Boissier i H. Berger mówili o chorobie naczyń wieńcowych serca u pilotów, a S. Bastien — również z Francji — o głuchocie zawodowej u personelu naziemnego obsługującego samoloty odrzutowe. Były jeszcze inne ciekawe referaty o chorobach zawodowych u lotników. Dr Roccia mówił o schorzeniach stawowych lotników, a dr Lavernke o kamicy nerkowej cywilnego personelu latającego.

W przeciwieństwie do poprzednich kongresów medycyny lotniczej udział Polski był skromny, ponieważ nie przyjechali wszyscy polscy delegaci. Jedynie dr Barański z Warszawy reprezentował Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej. Mówił on na Kongresie bardzo interesująco o wpływie stanu nieważkości na przewód pokarmowy. Referat ten spotkał się z dużym uznaniem ze strony obecnych na sali delegatów z wszystkich krajów. Prace z tej dziedziny mają bowiem duże znaczenie dla przygotowania pilotów do lotów kosmicznych.

Jednym z dalszych tematów Kongresu były badania lotniczo-lekarskie kandydatów i pilotów. Dlatego nie brakowało referatów z tej dziedziny. Dr Remond i dr Ducros mówili o roli systematycznych badań elektroencefalograficznych w selekcji kandydatów do lotnictwa.

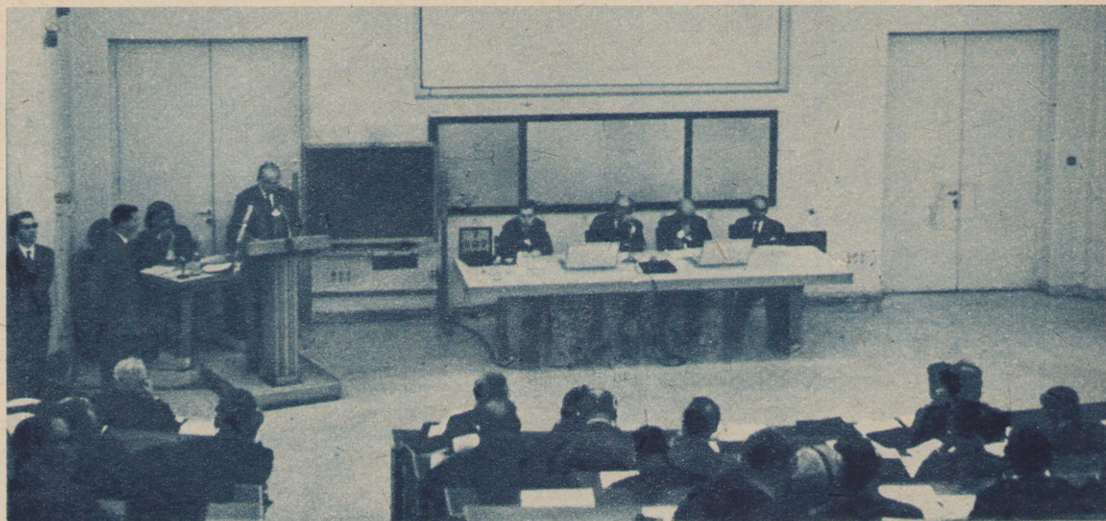
Można było więc obok zagadnień całkowicie nowych zauważyć także tematy, które — chociaż starsze — prawdopodobnie jeszcze długo pozostaną nie w pełni rozwiązane. Są to zagadnienia orzecznictwa lotniczo-lekarskiego. Sprawa jak najbardziej trafnego i celowego kwalifikowania pilotów i kandydatów do zawodu lotniczego jest piętą achillesową instytutów lekarskich. Wciąż trwa dyskusja jak badać, by raz zakwalifikowany kandydat najlepiej się szkolił, latał bez wypadków i nie chorował. Chociaż zmieniają się kryteria orzecznictwa lekarskiego, a metody selekcji stają się coraz bardziej nowoczesne, to prawdopodobnie jeszcze nieprędko komisje lotniczo-lekarskie będą w 100% trafnie przewidywały przyszłość raz zakwalifikowanych kandydatów do lotnictwa.

Uczestnicy Kongresu zostali zaproszeni do instytutu badań lotniczych (Centro di Studi e Ricerche di Medicina Aeronautica e Spaziale).

Ta niezwykle ciekawa wizyta pozwoliła na wiele ciekawych obserwacji i porównań. Dobrze rozbudowany jest dział badań psychologicznych, kandydaci do lotnictwa przechodzą tu szereg prób, których celem jest sprawdzenie szybkości reakcji, zdolności spostrzegania, umiejętności szybkiego zapamiętywania itp. Dużym zainteresowaniem cieszyła się potężna wirówka do badania wpływu przyśpieszenia na organizm człowieka. Pilot w czasie badania może być obserwowany przy pomocy kamery telewizyjnej, tak, iż w każdej chwili operator wirówki ma kontrolę nad zachowaniem się pilota. Wirówka napędzana jest przez 4 silniki elektryczne. Ramię, na którym zawieszona jest gondola, ma długość 11 metrów.

Komora niskich ciśnień jest niewielka, lecz można w niej równocześnie z obniżaniem ciśnienia uzyskać obniżenie temperatury do —56 stopni. W komorze tej podobnie jak w GOBLL prowadzi się badania przy równoczesnej kontroli pracy serca za pomocą elektrokardiografu. Badania w komorze niskich ciśnień przechodzą wszyscy piloci latający powyżej 4000 m wysokości.

Kongres, a także wizyta w włoskim ośrodku badań lotniczo-lekarskich wykazały, iż wraz z gigantycznym wprost postępem technicznym w lotnictwie musi nieodłącznie kroczyć medycyna lotnicza, która dba o to, by pilot, załoga względnie pasażer mogli bez uszczerbku dla zdrowia wygrać wyścig z prędkością, czasem i wysokością.

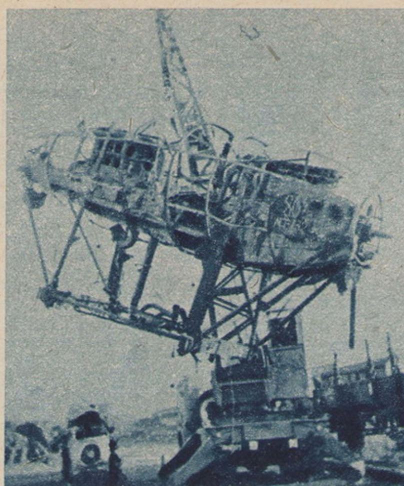


Sala obrad kongresu. Przy stole prezydialnym przewodniczący prof. Grandpierre z Paryża. Referat wygłasza dr Barański z Warszawy.
Zdjęcia autora

KĄCIK PRZYJACIÓŁ MUZEUM LOTNICTWA

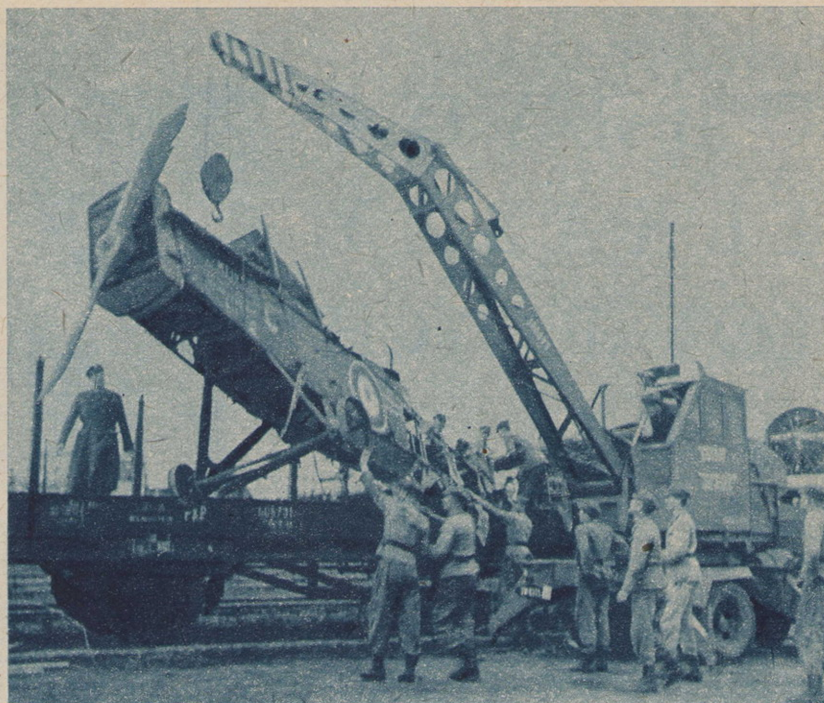
Zadanie pierwszoplanowe: wystawa na XX-lecie PRL

W listopadzie br przedstawiciele Komisji Organizacji Muzeum Lotnictwa i Budowy Domu Lotnika byli w Krakowie, gdzie złożyli wizytę w Radzie Narodowej oraz odbyli wizję lokalną hangaru i stanu eksponatów muzealnych po przeprowadzce z Wrocławia; sporządzono także protokół oględzin sprzętu oraz wytypowano poszczególne maszyny do remontów lub prac konserwacyjnych.



Gondola „Zeppelina"

W wyniku tego stwierdzono wstępnie, że są wszelkie możliwości ku temu, aby przygotować w roku przyszłym w Krakowie, na dzień 23 sierpnia 1964 r., z okazji 20-lecia Lotnictwa Polski Ludowej, pierwszą wielką ekspozycję muzealną. Orientacyjnie ustalono możliwość pokazania na wystawie: 3—5 typów samolotów sprzed 1 wojny światowej (m.in. wodnopłat Grigorowicza), 3 typy samolotów niemieckich, używanych w lotnictwie polskim, 3—5 typów konstrukcji polskich z okresu międzywojennego (m.in. RWD-13; PWS-26), 20—23 samolotów eksploatowanych w Polsce Ludowej oraz około 20 szybowców i kilka typów silników.

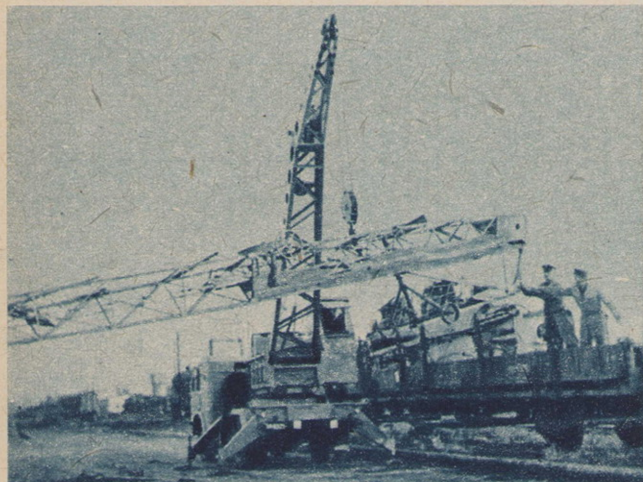


Angielski samolot bombowy „The Nizam of Hyderabad" z r. 1927.

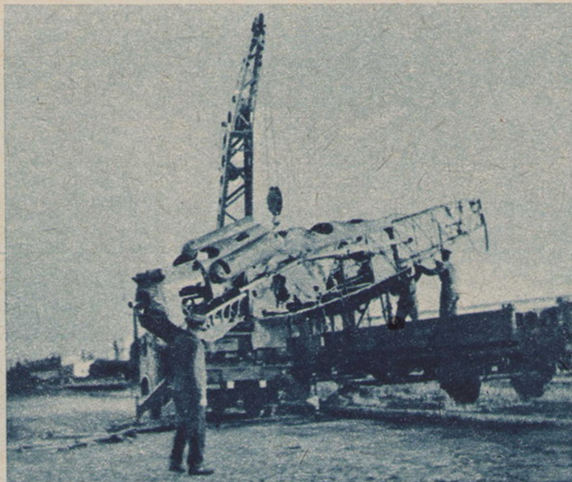
Urządzenie w Krakowie wystawy lotniczej na 20-lecie PRL, obrazującej dorobek lotnictwa Polski Ludowej, komisja uznała za zadanie pierwszoplanowe i wszystkie swe prace skoncentrowała głównie w tym kierunku. Ustalono generalne założenia tej ekspozycji i przystąpiono do opracowania scenariusza wystawy. Obecnie są duże kłopoty z remontem i pracami konserwacyjnymi sprzętu muzealnego. Komisja liczy tu na pomoc przemysłu lotniczego, którego przedstawiciele — jak na razie — biorą słaby udział w pracach komisji.

W najbliższym czasie przewiduje się dalszy transport lotniczego sprzętu muzealnego do Krakowa, tym razem z Warszawy — z Muzeum Techniki NOT, które przekazuje do krakowskiego Muzeum Lotnictwa dalsze, posiadane u siebie typy maszyn.

Powyżej i obok przedstawiamy Czytelnikom zdjęcia dokumentalne z przeprowadzki eksponatów muzealnych z Wrocławia do Krakowa we wrześniu br. Zdjęcia wykonał inż. Zbigniew Cieślik. Przedstawiają one załadowanie historycznych maszyn do wagonów kolejowych we Wrocławiu, obrazując zarazem ich nienajlepszy, a często wręcz fatalny stan techniczny.



„Antoinette" z r. 1910



Kadłub samolotu Fokker.

IKARUS

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

Pod redakcją IKARUSA

54

ADAM KUROWSKI

URODZIŁ się 30.XI.1897 r. na Ukrainie. Szkołę średnią ukończył w 1916 r. w Kijowie i wkrótce został powołany do wojska rosyjskiego. W 1917 r. walczy na froncie przeciwko Austrii i Niemcom, jako chorąży (praporszczyk) artylerii. Na wiosnę 1918 r. został zdemobilizowany i wstąpił na politechnikę kijowską.

W listopadzie 1918 r., na wiadomość o wydarzeniach w Polsce, przedziera się przez tereny okupowane do Warszawy i zostaje przyjęty do Wojska Polskiego w stopniu podporucznika. Od stycznia 1919 r. do sierpnia 1922 r. pełni służbę w 2 pułku artylerii polowej na froncie i na tyłach.

W dniu 1.IX.1922 r. zostaje przyjęty do Oficerskiej Szkoły Obserwatorów i Strzelców Lotniczych w Toruniu, którą kończy w czerwcu 1923 r. i zostaje przydzielony do 2 pułku lotniczego w Krakowie. Przez następne 8 lat pozostaje w szeregach pułku; jest w nim jednym z najczynniejszych i najwięcej latających obserwatorów, bierze udział we wszystkich ćwiczeniach i manewrach z wojskami. Uczestniczy przy tym w wielu konkursach i zawodach lotniczych, m. in. w ogólnopolskim konkursie artystycznej fotografii lotniczej (1927 r.), zajmując 3 miejsce; w zawodach lotniczych dla załóg wojskowych samolotów dwumiejscowych (organizowanych w 1929 r. przez LOPP, zdobywa 1 miejsce. Od 1928 r. do 1931 r. dowodzi 21 eskadrą liniową oraz przez kilka miesięcy — dywizjonem liniowym.

W 1931 roku zdaje egzamin do Wyższej Szkoły Wojennej w Warszawie, którą kończy w 1933 r. i otrzymuje tytuł oficera dyplomowanego. W 1934 r. pełni służbę w wydziale studiów Dowództwa Lotnictwa MS Wojsk. Od połowy 1935 r. do połowy 1937 r. jest kolejno wykładowcą i szefem katedry taktyki lotnictwa w Wyższej Szkole Wojennej w Warszawie, a od połowy 1937 r. do marca 1939 r. jest zastępcą komendanta i dyrektorem nauk Wyższej Szkoły Lotniczej przy Wyższej Szkole Wojennej. W styczniu 1939 r. awansuje na podpułkownika.

W marcu 1939 r. zostaje powołany do sztabu armii „Poznań" jako tzw. oficer odcinkowy. Na tym stanowisku, jako jedyny lotnik sztabu armii, opracowuje plan działania przyszłego lotnictwa armii i przygotowuje odpowiednie lotniska polowe. Po zmobilizowaniu pełnego sztabu Dowódcy Lotnictwa Armii zostaje szefem sztabu tego dowództwa. W czasie działań wojennych przebywa niemal bez przerwy na lotniskach jednostek, dając im zadanie bojowe i udzielając wytycznych do ich wykonania.

Dnia 18.IX.1939 r., po odesłaniu pozostałych samolotów lotnictwa armii z kotła pod Kutnem, podczas przebijania się armii „Poznań" przez Puszczę Kampinoską zostaje ciężko ranny, na skutek czego ulega amputacji nogi.

Po zwolnieniu ze szpitala jenieckiego w 1940 r., jako inwalida wstępuje w szeregi konspiracyjnej Armii Krajowej; początkowo luźno związany z komórką prasową, a od maja 1941 r. do końca powstania pełni funkcję szefa sztabu komórki lotniczej Komendy Głównej AK (kolejno nosiła kryptonimy: „Parasol", „52", „64", „KGL").

W 1945 r. został przez Komisję Weryfikacyjną Oficerów przy Departamencie Personalnym WP zweryfikowany w stopniu pułkownika. W latach 1945—1950 przebywa w Bytomiu, jest czynnym członkiem Zarządu Koła Inwalidów Wojennych oraz prowadzi placówki usługowe tegoż Koła.

W 1950 r. powraca do Warszawy. W latach 1950—1958 pracuje jako redaktor w Instytucie Wydawniczym „Nasza Księgarnia". W tymże czasie tłumaczy kilka książek z języka rosyjskiego na polski oraz rozpoczyna publicystyczną działalność historyczno-lotniczą. W lipcu 1958 r. przechodzi z zachowaniem ciągłości pracy do Dowództwa Wojsk Lotniczych (obecnie Inspektorat Lotnictwa), również na stanowisko redaktora wydawnictw książkowych. Równocześnie rozwija swoją działalność historyczno-lotniczą. Jest członkiem Zarządu Komisji Lotniczo-Historycznej Inspektoratu Lotnictwa. Ma w swoim dorobku książkę naukową pt. „Lotnictwo Polskie w 1939 roku" — wyd. MON — 1962, parę pomniejszych oraz szereg artykułów w prasie fachowej i czasopismach o charakterze ogólnym.

Jest członkiem-założycielem, a w ostatnich latach przewodniczącym Komisji Rewizyjnej Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

Posiada odznaczenia: dwukrotnie Krzyż Walecznych, Złoty Krzyż Zasługi (1938) oraz Odznakę Obserwatora.

(j.r.k.)

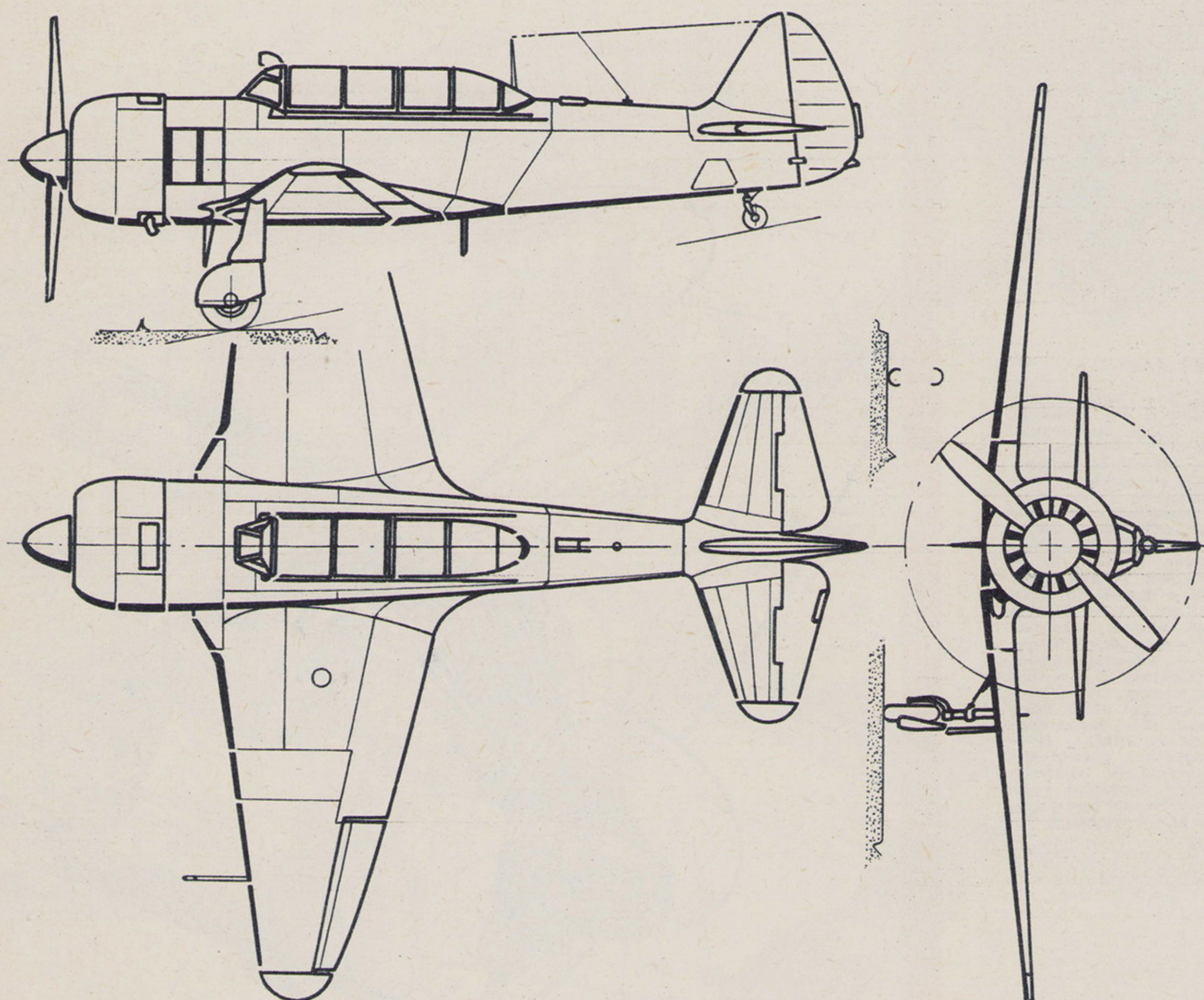


Adam Kurowski



SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO (10)

SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY JAK-11 (C-11)



Wyżej: Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy C—11 (Jak—11). Niżej: Samolot Jak—11.



SAMOLOTY szkoleniowo - treningowe Jak-11 konstrukcji inż. A. S. Jakowlewa zakupywane przez Dowództwo Wojsk Lotniczych w Związku Radzieckim, weszły do służby w polskim lotnictwie wojskowym w 1953 r. Poza Polską wchodzą one dotychczas w skład lotnictwa cywilnego i wojskowego krajów Demokracji Ludowej, Austrii i Egiptu. W Czechosłowacji samolot ten produkowany był z licencji radzieckiej pod oznaczeniem C-11, przy czym dalszym rozwinięciem tej konstrukcji jest czechosłowacka wersja z trójkołowym podwoziem nosząca oznaczenie C-11U. Poza Jakiem produkcji radzieckiej lotnictwo polskie ekploatowało także czechosłowacką wersję C-11 z różnych serii produkcyjnych, w których były one ciągle modernizowane. Nieliczne egzemplarze tych samolotów dotrwały w służbie do chwili obecnej.

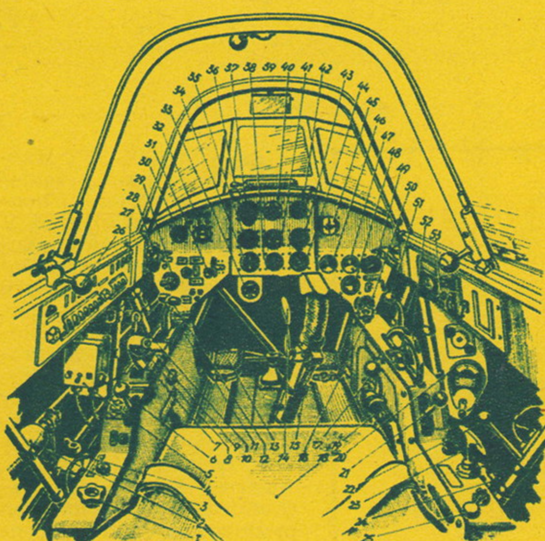
Jak-11 opracowany był w oparciu o dokumentację samolotów myśliwskich Jak-9 (patrz „SP" Nr 34 z br.) co pozwalało na wszechstronny trening pilotów myśliwskich w zakresie pilotażu, strzelania powietrznego, bombardowania itp.

Jak-11 (C-11) jest jednosilnikowym, dwumiejscowym całkowicie metalowym dolnopłatem z wciąganym podwoziem. Kadłub kratownicowy, spawany, oprofilowany blachą duralową i odejmowanymi duralowymi płytami. Kabina pilotów osłonięta szkłem organicznym, z przednią szybą pancerną, wyposażona jest w bogaty zestaw przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych i radiostację UKF. Miejsca pilotów ustawione w tandem (jedno za drugim). Układ sterownic — dwuster. Usterzenie metalowe, stery kryte płótnem. Napędy sztywne (popychacze).

Płat samolotu niedzielony, dwudźwigarowy, całkowicie metalowy z pracującym pokryciem. Lotki szczelinowe, kryte płótnem. Klapy typu „krokodyl", napęd klap — pneumatyczny. W skrzydłach dwa zbiorniki paliwa o łącznej

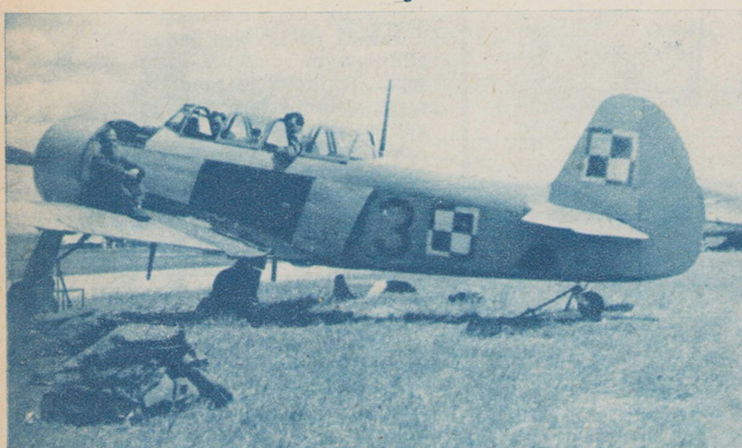
Ciąg dalszy na stronie 10

SAMOLO

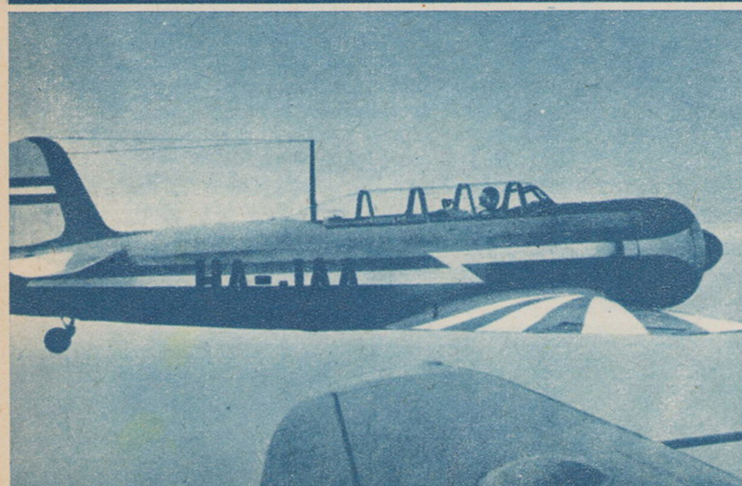


PRZEDNIA KABINA SAMOLOTU JAK—11

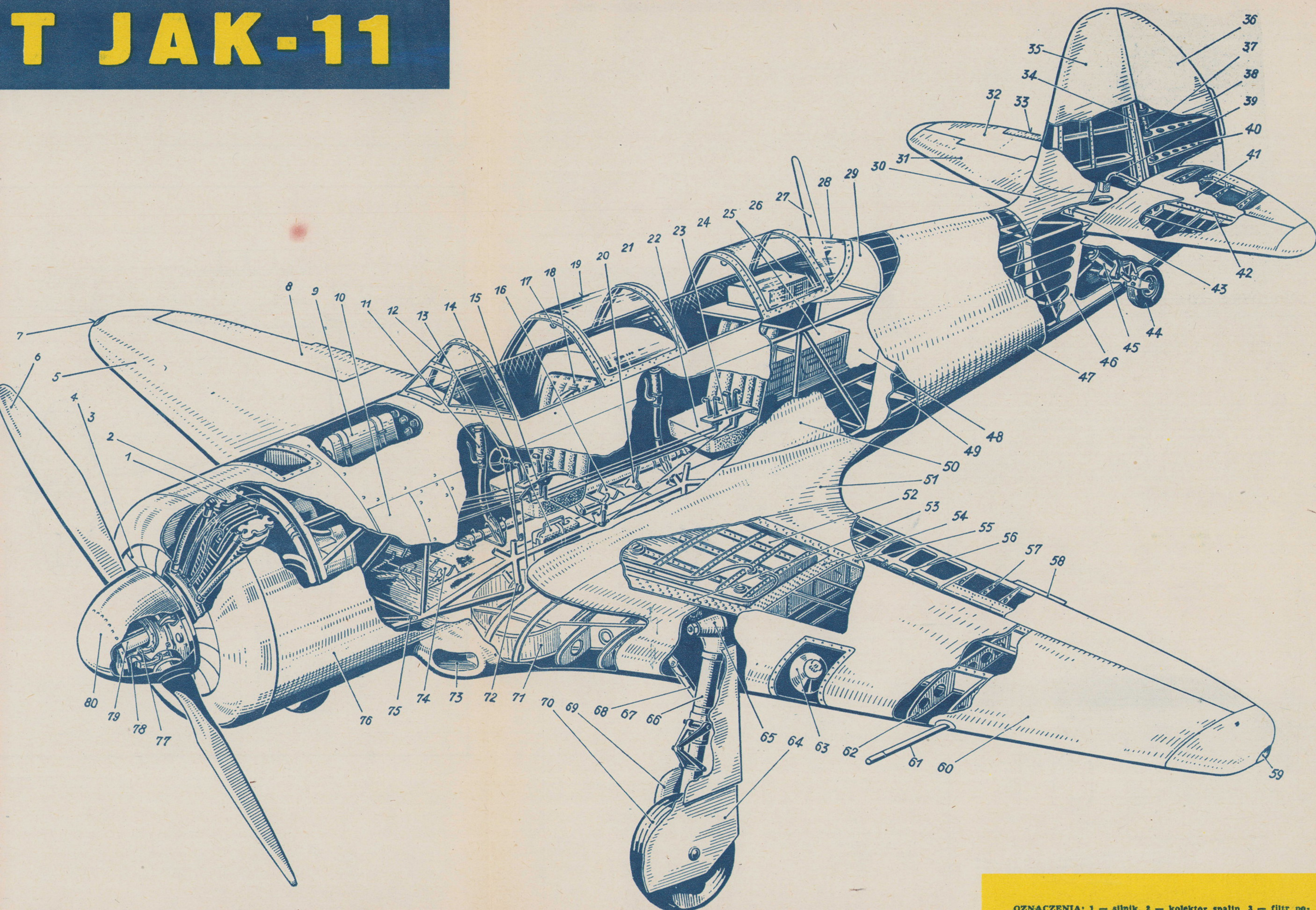
Oznaczenia: 1 — kurek powietrza sieci, 2 — butla tlenowa, 3 — kurek awaryjny instalacji tlenowej, 4— przekaźnik tlenu, 5 — przekaźnik AFA—JM, 6 — kurek sterowania klap, 7 — dźwignia gazu, 8 — przycisk SPU (telefon pokładowy), 9 — włącznik radiostacji, 10 — dźwignia zmiany skoku śmigła, 11 — kurek p. pożarowy, 12 — dźwignia hamowania silnika, 13 — pedały, 14 — dźwignia hamowania kół, 15 — drążek sterowy, 16 — kurek awaryjnego zbiornika sprężonego powietrza, 17 — kurek chłodnicy oleju, 18 — fotel pilota, 19 — dźwignia regulacji fotela, 20 — radiobusola, 21 — kurek regulacji przesłon silnika, 22 — dźwignia pompy paliwowej, 23 — zalewowa pompa benzynowa, 24 — kurek rozruchu silnika, 25 — kurek rozcieńczania oleju benzyna, 26 — zamek kabiny, 27 — tablica wyłączników elektrycznych, 28 — napęd klapek wyważających, 29 — wyłącznik iskrowników, 30 — manometr tlenu, 31 — kurek wypuszczania podwozia, 32 — wskaźnik tlenu, 33 — wskaźnik kursu, 34 — wskaźnik ciśnienia ładowania, 35 — prędkościomierz, 36 — wentylacja kabiny, 37 — wysokościomierz, 38 — obrotomierz, 39 — awaryjny zrzut osłony kabiny, 40 — busola, 41 — zakrętomierz, 42 — zegar czasowy, 43 — wariometr, 44 — kontroler pracy silnika, 45 — sztuczny horyzont, 46 — wskaźnik temperatury głowic silnika, 47 — woltoamperomierz, 48 — wskaźnik benzyny, 49 — manometr powietrza, 50 — manometr instalacji awaryjnej, 51 — dźwignia awaryjnego wypuszczania podwozia, 52 — dźwignia napędu przesłon silnika, 53 — włącznik radiopółkompasu.



Wyżej: C—11, czechsłowacka wersja samolotu Jak—11.
Niżej: Samolot Jak—11 w locie (w barwach węgierskich).



T JAK-11



Dokończenie ze strony 9.

pojemności 346 litrów. Podwozie wciągane w skrzydła. Amortyzacja podwozia olejowo-powietrzna. Koła o wymiarach 600×180 mm oprofilowane owiewkami. Hamulce powietrzne.

Zespół napędowy samolotu Jak-11 (C11) stanowi siedmiocylindrowy, gwiazdowy, chłodzony powietrzem silnik ASz-21 o mocy 700 KM oraz dwułopatowe metalowe śmigło przestawialne WISz-111-D15. Silnik oprofilowany osłonami. Źródłem prądu na samolocie są: akumulator typu 12A30 oraz prądnica 1500W.

Dla celów szkolnych samoloty Jak-11 wyposażone są w fotokarabin lub karabin maszynowy. Pod kadłubem można podwiesić bombę ćwiczebną 50 kG.

Jaki-11 używano także do holowania latających celów.

Dane techniczne

Rozpiętość — 9,40 m,

Długość — 8,52 m,

Wysokość — 3,28 m,

Powierzchnia nośna — 15,4 m²,

Wydłużenie — 5,7

Ciężar własny — 1900 kG,

Ciężar w locie — 2400 kG,

Obciążenie powierzchni — 156 kG/m²,

Obciążenie mocy — 3,4 kG/KM,

Prędkość maksymalna — 460 km/h,

Prędkość przelotowa — 380 km/h,

Prędkość lądowania — 127 km/h,

Pułap — 7100 m

Zasięg — 1280 km.

R. KACZKOWSKI

Zdjęcia ze zbiorów autora.

OZNACZENIA: 1 — silnik, 2 — kolektor spalin, 3 — filtr powietrza, 4 — przesłony chłodzące, 5 — skrzydło prawe, 6 — śmigło przestawialne, 7 — prawe światło pozycyjne, 8,56 — lotka, 9 — zbiornik oleju, 10 — klapka chłodząca, 11,21 — drążek sterowy, 12 — wiatrochron, 13 — wyważanie, 14 — akumulator 15—23 — lewy pulpit manipulacyjny, 16—47 — pedały, 17,24 — dźwignia zrzutu awaryjnego osłony kabiny, 18, 22 — fotel, 19, 26 — osłona kabiny, 20 — popychacz lotek, 25 — radiostacja, 27 — antena, 28 — owiewka kabiny, 29 — wręga, 30 — owiewka usterzenia, 31 — statecznik poziomy, 32 — ster wysokości, 33 — klapka odciążająca, 34 — dźwigar, 35 — statecznik pionowy, 36 — ster kierunku, 37 — dźwigar steru, 38 — klapka, 39 — przeciwciężar, 40 — żebro, 41 — pokrycie, 42 — tylny dźwigar, 43 — przedni dźwigar, 44 — koło ogonowe, 45 — amortyzator, 46 — wzmocnienie, 47 — pokrycie, 48 — wręga, 49 — wręga drewniana, 50 — blachy boczne, 51 — przejście skrzydło-kadłub, 52 — lewy zbiornik paliwa, 53 — dźwigar przedni, 54 — żebro wzmocnione, 55 — dźwigar tylny, 57 — żebro lotki, 58 — klapka, 59 — lewe światło pozycyjne, 60 — pokrycie, 61 — dysza Pitota, 62 — żebro, 63 — reflektor do lądowania, 64 — osłona podwozia, 65 — zawieszenie podwozia, 66 — amortyzator, 67,68 — wciągnik, 69 — widelec, 70 — koło, 71 — dźwigar pomocniczy, 72 — kratownica, 73 — wlot do chłodnicy oleju, 75 — łoże silnika, 76 — osłona boczna silnika, 77 — przewód olejowy, 78 — przeciwciężary, 79 — piasta śmigła, 80 — kołpak śmigła.

● **W pobliżu** centrum Rio de Janeiro (Brazylia) otwarto niedawno piękne boisko dla modeli na uwięzi z dwoma bieżniami. Otwarcia dokonał sam gubernator, a koszt budowy, jak obliczają Anglicy, wyniósł 12 tys. funtów.

● **Ostatnio** pojawiło się za granicą sporo różnego rodzaju publikacji specjalistycznych w postaci biuletynów itp. Biuletyny te wydają poszczególne kluby i stowarzyszenia modelarskie, pracujące w określonej dziedzinie i nie znajdujące w dotychczas istniejących, konwencjonalnych czasopismach nic co by mogło rozszerzyć horyzonty myślowe, nic poza lawiną reklam plus przegląd imprez sportowych. Stąd też odnotować można powstanie w USA w Texas przeglądu poświęconego mikromodelom, w Kalifornii przeglądu makiet latających oraz — w tymże stanie — przeglądu (co powinno nas zainteresować) modeli szybowców latających na zboczu (w tym radiomodele oczywiście na naczelnym miejscu). W Wielkiej Brytanii natomiast ukazał się biuletyn poświęcony prawie narodowemu hobby: modelom samolotów z plastyku.

● **Anglik** Barry Purslow ustalił nowy rekord krajowy w kategorii szybowców zboczowych: 4 godz. 17 min. 36 sek.

● **Brytyjskie** stowarzyszenie modelarzy SMAE, jak podaje grudniowy „Aeromodeller", liczy 3 050 członków oraz 247 klubów. W całej Anglii znajduje się 600 aktywnych klubów małego lotnictwa.

● **Na tegorocznych** mistrzostwach USA, w kategorii mikromodeli padł nowy rekord krajowy 43 min. 42 sek., należący do modelu Ernie Kopecky. Liczono dwa najlepsze loty z sześciu.

● **Na tegorocznych** mistrzostwach świata w Austrii ekipa modelarzy amerykańskich posługiwała się przenośnym elektronowym „wykrywaczem prądów wstępujących". Tak więc detektory termiczne znalazły zastosowanie nie tylko w dużym, ale i w małym lotnictwie.

● **Doroczne** obrady komisji modelarskiej (CIAM) przy FAI odbyły się w dniach 3—4 grudnia w Paryżu.

● **Stefan Purice** (Rumunia). Ustanowił ostatnio nowy rekord w kategorii śmigłowców z napędem mechanicznym: długotrwałość lotu 2 godz. 53 min, 37 sek i wysokość 3 750 m. Serdecznie gratulujemy naszemu koledze i znakomitemu konstruktorowi. Dokumentacja rekordu zostanie skierowana do FAI, celem zatwierdzenia.

● **W Centralnym** Ośrodku Wyszkolenia LOK w Poznaniu odbył się w dniach 28—30 listopada ogólnopolski kurs sędziów imprez modelarskich, wśród nich również lotniczych. Wykładowcami zagadnień lotniczych byli instruktorzy z Aeroklubu PRL.

● **Wydawnictwa** Komunikacji i Łączności wznowiły ostatnio rozszerzone wydanie książki inż. J. Wojciechowskiego pt. „Jak zbudować kierowany radiem model samochodu, statku i samolotu". Książka zawiera między innymi nowe plany modeli (1:1), opisy budowy całkowicie tranzystorowych urządzeń kierujących oraz szereg interesujących rozwiązań z dziedziny telemechaniki i projektowania modeli samolotów.

● **Na jesiennej,** międzynarodowej wystawie prac młodych techników i racjonalizatorów w Lipsku (NRD), w dziale polskim był m.in. eksponowany model latający poduszkowca konstrukcji Krzysztofa Komendy ze Świdnika.

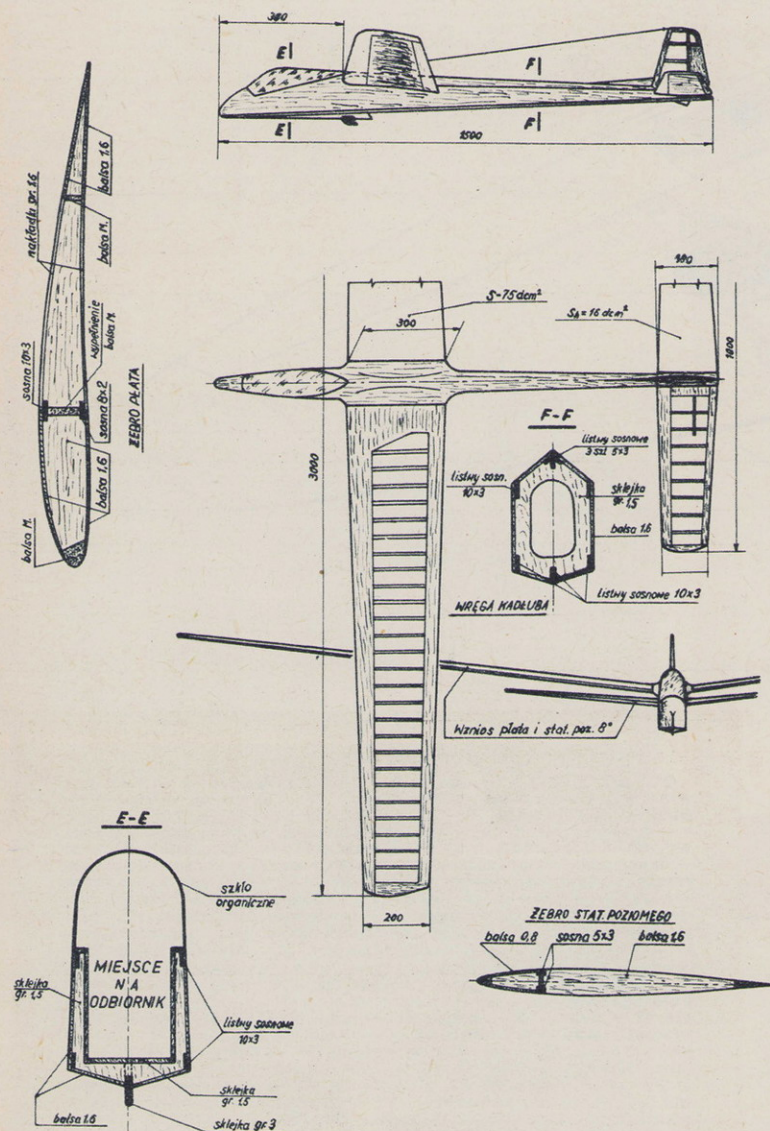
SZYBOWIEC ZDALNIE KIEROWANY KOS-1

MODELEM tym startował Edward Kurowski w Mistrzostwach Polski, zajmując 2 miejsce oraz w Zawodach Szybowców Zboczowych o puchar „Skrzydlatej Polski", zajmując 3 miejsce.

Dane techniczne modelu: Rozpiętość — 3 000 m, długość — 1 500 m, pow. płata — 75 dcm², pow. statecznika wysokości 16 dcm², ciężar całkowity — 2 800 G, obciążenie powierzchni nośnej — 31 G/dcm², ciężar odbiornika z zasilaniem i mechanizmem wykonawczym 900 G. Aparatura: odbiornik i nadajnik „OMU".

Kadłub wykonany jest jako konstrukcja wręgowo skrzynkowa z podłużnicami sosnowymi. Całość została oklejona deseczkami balsowymi o grubości 1,6 mm. Skrzydła dwudzielne o pojedynczym wzniosie i obrysie trapezowym posiada profil NACA-6412 zmodyfikowany (10%). Jest ono połączone z kadłubem za pomocą dwoch „bagnetów" wykonanych z blachy duralowej. Żebra wykonane z deseczek balsowych o grubości 1,6 mm. Na żeberkach naklejone są nakładki z balsy. Skrzydła posiadają keson zamknięty i podobnie wykonana jest krawędź spływu. Ciężar gotowego skrzydła wynosi 760 G. Statecznik wysokości jest dwudzielny, łączony z kadłubem, podobnie jak skrzydła. Posiada profil symetryczny NACA-009. Przedni keson jak w skrzydle. Listwa spływu o szerokości 25 mm wykonana z pełnej balsy. Ciężar statecznika wysokości — 140 G.

Statecznik kierunku konstrukcji klasycznej — wychyla się w lewo i w prawo w zakresie 15—30°. (J. K.)



małe rakietnictwo

W ZWIĄZKU RADZIECKIM istnieje obecnie sześć większych ośrodków zajmujących się budową modeli rakiet: Moskiewska stacja młodych techników, Pałac Pionierów modeli rakiet: Moskiewska stacja młodych techników w Szelkowie, Elektrostalska stacja młodych techników w Elektrostali pod Moskwą, pracownia pirotechniczna DOSAAF w Symferopolu na Krymie oraz pracownia pirotechniczna w Rżewie (Gorprom Kombinat).

★

SEKCJA techniki rakietowej przy SVAZARM w Hradci Kralove (Czechosłowacja) kierowana przez znanego naszym Czytelnikom, z licznych korespondencji, Frantiszka Szitę, wydała pierwszy zeszyt biuletynu poświęconego technice rakietowej. Siedmiostronicowy, skromny na razie numer jest zapowiedzią planowanego rozwoju rakietnictwa w CSRS. Świadczyć o tym mogą prace nad silnikiem modelarskim BETA, organizacja kursu dla instruktorów rakietnictwa III stopnia oraz zapowiedź wydania skryptu szkoleniowego. Silnik BETA, specjalnie opracowany dla modelarzy ma długość 180 mm, średnicę 25 mm, ciężar całkowity 74 G, ciężar paliwa 40 G ciśnienie robocze 3 kG/cm kw. Ciąg 1 300 G, rozwijany jest w ciągu 2 sek. Obudowa silnika papierowa. Szczegóły uwidocznione na rysunku z prawej.

★

WODNOPOWIETRZNE rakiety importowane z NRD zaopatrzone zostały przez producenta w elektrycznie regulowaną wyrzutnię umożliwiającą wyrzucenie rakiety pod obranym kątem. Komplet złożony z rakiety, wyrzutni i pompki-sprężarki kosztuje 200 zł i jest do nabycia w Składnicach Harcerskich. Zespół dwóch rakiet tegoż typu, ale bez wyrzutni, kosztuje 60 zł. Przy czym jedna rakieta wyposażona jest w miniaturowego „satelitę" z wirnikiem.

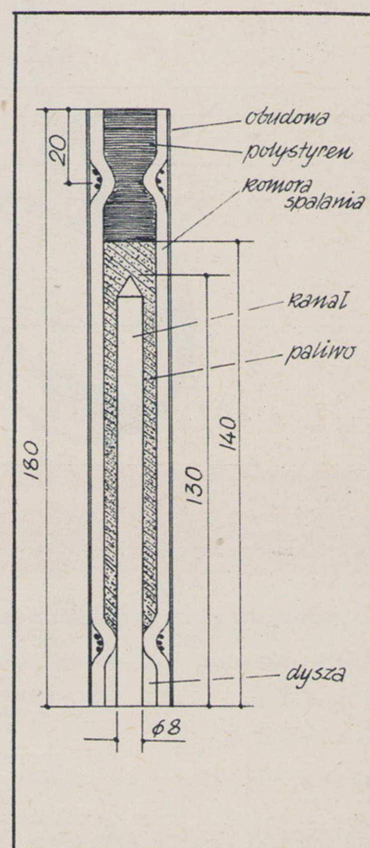
Na marginesie trzeba wspomnieć, że i producenci krajowi obdarzyli nas małymi rakietami sprzedawanymi obecnie w budkach „Ruchu" po



45 zł. Rakiety te jednak ani wyglądem swym, ani osiągami nie dorównują niestety wyżej wymienionym.

★

ESTES — Amerykańska wytwórnia zestawów materiałowych do budowy modeli rakiet rozpisała w ub. roku konkurs na opracowanie rakietoplanu. Pierwszą nagrodą były materiały modelarskie o wartości 50 dolarów.



Z posiedzenia Komisji Szybowcowej APRL

W dniu 18 października br. pod przewodnic.wem mgr inż. Juliana Bojanowskiego odbyło się kolejne posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL.

W pierwszym punkcie obrad przedstawiciel Działu Głównego Inżyniera ZG APRL inż. Janusz Becker zapoznał zebranych ze stanem sprzętu szybowcowego i perspektywami na najbl..sze la a. Komisja Szybowcowa po zapoznaniu się z przedłożonymi liczbami stwierdziła, że zarysowują się braki ilościowe i jakościowe zwłaszcza w dziedzinie szybowców dwumiejscowych, używanych do szkolenia oraz szybowców treningowych. Szczególnie dotyczy to stanu ilościowego sprzętu potrzebnego do wykorzystania dla celów szkoleniowych, najintensywniej eksploatowanego w okresie letnim. Ponadto szereg szybowców używanych do szkolenia i treningu nie może być eksploatowana w pełnym zakresie, ze względu na posiadanie ograniczenia, co spowoduje, że braki ilościowe będą coraz większe.

W związku z tym zostały wysunięte następujące propozycje: Wykorzystać maksymalnie i bez ograniczenia limitów szybowce starego typu, które w najbliższym czasie wyjdą z eksploatacji z powodu normalnego zużycia; oszczędnie gospodarować szybowcami nie posiadającymi ograniczeń. Komisja szybowcowa uważając powyższe postulaty za słuszne, stwierdza jednak, że nie wyczerpują one zagadnienia. Należy się bowiem liczyć z tym, że kryzys sprzętowy będzie się pogłębiał w la ach następnych i dlatego KS uważa za konieczne podjęcie kroków przez Zarząd ZG APRL w kierunku: a) zwiększenia możliwości zakupienia w najbliższych latach nowego sprzętu szybowcowego dwumiejscowego i jednomiejscowego — treningowego; b) maksymalnego wykorzystania możliwości posiadanego sprzętu. W tej dziedzinie wydaje się konieczne zrewidowanie pojęcia resursu międzyremontowego szybowca. Pojęcie to powinno odnosić się przede wszystkim do przeglądu szybowca przez KCSP wykonywanego w miarę możliwości w macierzystej jednostce i ścisłej kontroli, by szybowce znajdujące się w dobrym stanie technicznym nie były przez KCSP zbyt pochopnie kierowane do remontu tylko z tego tytułu, że wylatały normalnie ustaloną liczbę godzin; c) Przeprowadzić badania wytrzymałościowe szybowców po wylataniu resursu oraz przekroczeniu czasu eksploatacji w celu zwiększenia resursów całkowitych.

Mgr inż. Zbigniew Badura zapoznał członków KS z pracami nad budową szybowca „Zefir-3". Odczytał on pismo SZD skierowane do Aeroklubu PRL w sprawie stanowiska zakładu, dotyczącego możliwości zastosowania hamulców skrzydłowych, w budowanych obecnie prototypach szybowca SZD-29 „Zefir-3". Następnie główny konstruktor szybowców „Zefir" mgr inż. Bogumił Szuba omówił nową wersję spadochronu hamującego szybowca „Zefir-3". Po przedyskutowaniu całości zagadnienia KS podjęła uchwałę następującej treści: Należy zwrócić się do SZD z zamówieniem wykonania dokumentacji zdwojonych spadochroników hamujących pojedynczego działania na szybowiec „Zefir-3" — ze względu na możliwość zniszczenia lub zamoknięcia spadochronika hamującego, lub gdyby budowane obecnie urządzenie hamujące okazało się niedoskonałe. Mgr inż. Edward Makula wyraził pogląd, aby przy opracowywaniu urządzenia hamującego typu spadochronowego przewidzieć koniecznie dwie fazy otwierania, co w dużym stopniu ułatwi manewrowanie do lądowania i posługiwania się hamulcem w locie i meldowanie się nad taśmą startu.

Mgr inż. Borys Puzej omówił problemy związane z budową wozu transportowego do szybowców. W czasie dłuższej dyskusji przedstawiciele Biura Konstrukcyjnego APRL z Krakowa mieli możność zapoznać się z szeregiem uwag członków komisji i propozycji dotyczących opracowywania projektu wozu. W ostatecznym podsumowaniu większość członków KS wyraziła pogląd, że projektowany wóz transportowy wydaje się zbyt ciężki i można by chyba zrezygnować z pewnej uniwersalności, rezygnując z gabarytów warunkujących transport szybowców typu „Bocian" i „Jaskółka". Wysunięta została propozycja uruchomienia produkcji wozów typu czeskiego z odpowiednią adaptacją i modyfikacją, dostosowaną do naszych warunków.

Józef Dankowski zapoznał zebranych z propozycją przygotowania ekipy na Szybowcowe Mistrzostwa Świata (Anglia 1964). Szerzej sprawa ta będzie omawiana na następnym posiedzeniu KS.

Redaktor Jerzy Pomianowski przedstawił propozycję zmiany regulaminu Szybowcowych Mistrzostw Polski. Wnioskodawca wspólnie z mgr inż. Edwardem Makulą zobowiązał się do opracowania projektu nowego regulaminu SMP.

(pj)

Wyniki Centrum Szybowcowego w Lesznie w 1963 r.

Piąty rok działalności Centrum Szybowcowego APRL w Lesznie — to rok dobrych wyczynów i osiągnięć. Dzięki dobrej pracy całej kadry Centrum, a szczególnie kadry wyszkoleniowej i technicznej osiągnięto w szkoleniu, treningu i bezpieczeństwie lotów nienotowane dotąd w historii CS sukcesy.

Przebywający w Lesznie piloci uzyskali od kwietnia do października szereg warunków do Srebrnej, Złotej i Diamentowej Odznaki oraz zdobyli cenne punkty w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera. Na szybowcach wykonano 4 728 startów w czasie 5 926 godzin, tak iż na 1 lot przypada 1 h 15 min. Na samolotach wylatano 1 292 h, w tym 960 h dla sekcji szybowcowej. Na 1 godzinę lotu samolotu wylatano 6,2 godzin na szybowcach.

Przeloty

Wykonano ogółem 659 przelotów, przebywając 111,238 km, w tym 68 816 km po trasach zamkniętych. Wynika z tego, że suma przelecianych kilometrów przez szybowników w Lesznie w 1963 r. jest równa prawie trzykrotnemu obwodowi kuli ziemskiej. Najbardziej obfitym miesiącem w przeloty był lipiec, w którym wylatano 2 449 h i przeleciano 51 935 km oraz uzyskano 467 461 punktów w zawodach „Skrzydlatej". Średnia długość 1 przelotu wynosi 168,8 km. Wykonano:

101 przelotów ponad 300 km
8 przelotów ponad 500 km
117 przelotów po trasie trójkąta 100 km
20 przelotów po trasie trójkąta 200 km
36 przelotów po trasie trójkąta 300 km.

Uprawnienia

31 pilotów uzyskało III kl pilota szybowcowego,
24 pilotów uzyskało II kl. pilota szybowcowego,
24 pilotów zdobyło srebrną odznakę.

Piloci biorący udział w Całorocznych Zawodach „Skrzydlatej" o memoriał R Bitnera w czasie treningu w Lesznie zdobyli 727 869 punktów.

Rekordy

Przeprowadzono szereg prób bicia rekordów. Siedem z nich zakończone zostało pełnym sukcesem. Szczęśliwymi zdobywcami nowych rekordów zostali:

Pelagia Majewska wykonała na szybowcu „Foka" (3.VII. 1963 r.) przelot docelowo-powrotny na trasie Lasocice — Piotrków — Lasocice, osiągając wynik 460 km.

Pelagia Majewska z pasażerką Stanisławą Strządałą wykonała na szybowcu „Bocian" (4.VII. 1963 r.) przelot po trasie trójkąta 305 km, Leszno — Mirosławice — Ostrów — Leszno, osiągając wynik 68,79 km/h.

Pelagia Majewska z pasażerką Maria Kempówną wykonała na szybowcu „Bocian" (15. VII. 1963 r.) przelot otwarty (zgłoszony docel do Hrubieszowa 610 km) na trasie: Leśniów Wielki k/Zielonej Góry — Mokre k/Zamościa, osiągając wynik 565 km.

Jan Wróblewski wykonał na szybowcu „Foka" (28.VII. 1963 r.) przelot docelowo-powrotny na trasie: Leszno — Olsztyn — Leszno, osiągając wynik 682 km.

Danuta Zachara wykonała na szybowcu „Bocian" z pasażerką Marią Olszewską (29.VII. 1963 r.) przelot docelowo-powrotny na trasie: Wschowa — Toruń — Wschowa, osiągając wynik 415 km.

Pelagia Majewska wykonała (3.VIII. 1963 r.) na szybowcu „Foka" przelot po trasie trójkąta 308 km, Leszno — Ostrów — Świątniki — Leszno, osiągając wynik 75,42 km/h.

Adela Dankowska wykonała na szybowcu Foka" (3.VIII. 1963 r.) przelot po tej samej trasie co pil. Majewska, osiągając rezultat 82,5 km/h.

Na szczególną uwagę zasługują 3 rekordy: J. Wróblewskiego (docel—powrót), P. Majewskiej (docel—powrót) i A. Dankowskiej (trójkąt 300 km z V=82,5 km/h). Dzięki tym rekordom nasz stan posiadania w tabeli rekordów międzynarodowych zwiększył się z 8 pozycji w 1962 r. do 10 pozycji w 1963 r. (J. Wróblewski i A. Dankowska).

Aktualny układ sił w tabeli rekordów międzynarodowych przedstawia się następująco: Polska — 10, USA — 9. ZSRR — 4, Francja — 2, Anglia — 1, Afryka Płd. — 1, — Jugosławia — 1, NRF — 1.

Bezpieczeństwo lotów

Na wyróżnienie zasługuje poziom bezpieczeństwa lotów w CS Leszno. W całym sezonie 1963 r. miały miejsce tylko 2 wypadki. Były to 2 złamania kadłubów szybowca „Foka" i „Mucha-Standard". Uszkodzony sprzęt został wyremontowany w warsztacie Centrum i oddany do eksploatacji.

Ta krótka notatka nie obejmuje, oczywiście, całokształtu działalności i prac Centrum. Daje tylko krótką charakterystykę działalności sportowej.

JÓZEF DANKOWSKI
Szef wyszkolenia CS Leszno

„Zefir" na leszniańskim lotnisku.
Foto: „Skrzydlata Polska" — Jerzy Pomianowski



BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 369

Zatwierdzenie wyczynów krajowych
SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

187 (2497) **Adam Blacha** — 5 h 02 min, 1300 m, 54 km (26.07.1963)
188 (2498) **Ciuła Zbigniew** — 5 h 27 min, 1300 m, 54 km (26.07.1963)
189 (2499) **Mieczysław Mrozik** — 5 h 29 min, 1400 m, 54 km (26.07.1963)
190 (2500) **Ryszard Leżański** — 5 h 36 min, 1300 m, 56 km (27.07.1963)
191 (2501) **Marian Grzegorek** — 5 h 26 min, 1750 m, 56 km (27.07.1963)
192 (2502) **Jerzy Fijał** — 5 h 26 min, 1200 m, 69 km (27.07.1963)
193 (2503) **Józef Janiak** — 5 h 18 min, 1600 m, 56 km (28.07.1963)
194 (2504) **Wacław Stański** — 5 h 16 min, 2300 m, 55 km (28.07.1963)
195 (2505) **Krzysztof Andrzejak** — 6 h 36 min, 1950 m, 67 km (28.07.1963)
196 (2506) **Andrzej Długosz** — 5 h 31 min, 1900 m, 55 km (28.07.1963)
197 (2507) **Antoni Jarzębowski** — 5 h 59 min, 2450 m, 55 km (28.07.1963)
198 (2508) **Feliks Zdrodowski** — 5 h 16 min, 1400 m, 67 km (28.07.1963)
199 (2509) **Stefan Tobolczyk** — 5 h 04 min, 1650 m, 67 km (28.07.1963)
200 (2510) **Marcin Basiak** — 5 h 20 min, 1400 m, 67 km (28.07.1963)
201 (2511) **Andrzej Krasoń** — 5 h 42 min, 1150 m, 60 km (29.07.1963)
202 (2512) **Kazimierz Dudzik** — 5 h 11 min, 1400 m, 87 km (30.07.1963)
203 (2513) **Wojciech Jastrzębowski** — 6 h 09 min, 1500 m, 60 km (30.07.1963)
204 (2514) **Zbigniew Koł** — 5 h 38 min, 1350 m, 58 km (30.07.1963)
205 (2515) **Bolesław Furmańczyk** — 5 h 23 min, 1450 m, 55 km (30.07.1963)
206 (2516) **Zdzisław Mońko** — 5 h 10 min, 2100 m, 98 km (30.07.1963)
207 (2517) **Jacek Gołębiowski** — 5 h 16 min, 1300 m, 60 km (30.07.1963)
208 (2518) **Julian Zając** — 5 h 01 min, 1450 m, 60 km (30.07.1963)
209 (2519) **Jan Tadeusz Kamiński** — 5 h 49 min, 1200 m, 67 km (31.07.1963)
210 (2520) **Leszek Zając** — 5 h 50 min, 1500 m, 54 km (1.08.1963)
211 (2521) **Ireneusz Klepacki** — 6 h 03 min, 1150 m, 52 km (1.08.1963)
212 (2522) **Stanisław Florek** — 5 h 27 min, 1250 m, 54 km (1.08.1963)
213 (2523) **Eugeniusz Zarachowicz** — 5 h 01 min, 1300 m, 98 km (1.08.1963)
214 (2524) **Włodzimierz Wojdyński** — 5 h 55 min, 2100 m, 67 km (2.08.1963)
215 (2525) **Jan Pokropski** — 5 h 29 min, 1200 m, 67 km (2.08.1963)
216 (2526) **Stefan Pączek** — 5 h 02 min, 1650 m, 67 km (2.08.1963)
217 (2527) **Edward Radziszewski** — 7 h 20 min, 1350 m, 85 km (2.08.1963)
218 (2528) **Huber Sauer** — 6 h 39 min, 1150 m, 59 km (3.07.1963)
219 (2529) **Bogdan Sokołowski** — 5 h 43 min, 1100 m, 59 km (3.07.1963)
220 (2530) **Włodzimierz Dukowicz** — 6 h 25 min, 1050 m, 59 km (3.07.1963)
221 (2531) **Józef Kuklicz** — 5 h 40 min, 1550 m, 120 km (3.03.1963)
222 (2532) **Aleksander Dziedzia** — 5 h 45 min, 2100 m, 112 km (3.08.1963)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
ppłk KRZYSZTOF DONIGIEWICZ



Jedna z wizyt pracowników zakamuflowanego referatu lotnictwa wojskowego Reichswehry w fabryce Heinkla w 1925 roku. Drugi od lewej Heinkel, trzeci kpt. Student, drugi od prawej — por. Jeschonnek.



Mimo swego żydowskiego pochodzenia, Heinkel należał do wyróżnianych przez hitlerowski reżim przedstawicieli sfer przemysłowych. Zdjęcie przedstawia go wraz z Hitlerem, Todtem, Messerschmittem i Porschem podczas wręczania nagród państwowych w 1939 r.

KONSPIRATORZY ODWETU

W Niemieckiej Republice Federalnej ukazały się ostatnio pod tytułem „Burzliwe życie" opracowane przez dziennikarza Jürgena Thorwalda wspomnienia Ernesta Heinkla (E. Heinkel, „Stürmisches Leben", Ernst Gerdes Verlag 1963). Fragmenty tych pamiętników drukował poprzednio angielski tygodnik „Quick".

Książka jest pozycją wyjątkowo ciekawą. Autor był przecież jednym z pionierów niemieckiego lotnictwa silnikowego, szereg jego konstrukcji stanowiło kamienie milowe rozwoju niemieckiej produkcji lotniczej, z jego nazwiskiem związane są wreszcie pierwsze udane loty na samolotach z napędem rakietowym i odrzutowym.

W pamiętnikach Heinkla są również fragmenty wysoce pouczające i mające dzisiaj swoistą wymowę i aktualność. Dotyczą one mało dotychczas naświetlanych spraw, związanych z prowadzoną przez niemieckie koła militarne — na długo przed dojściem do władzy narodowych socjalistów — potajemną odbudową lotnictwa wojskowego, którego posiadania zabronił Niemcom Traktat Wersalski.

W 1921 roku Heinkel, który poprzednio był głównym konstruktorem w zakładach Albatros i Hansa-Brandenburg, założył w Travemuende własną wytwórnię płatowców, realizującą początkowo zlecenia ze Stanów Zjednoczonych, Japonii i Szwecji. Ale nie samoloty cywilne powstawały w tej fabryczce! Wykorzystując fakt, że zakaz odnosił się jedynie do posiadania lotnictwa wojskowego, a nic nie mówił o produkcji sprzętu, Heinkel dostarczał tym krajom bojowe wodnosamoloty, zbierając i kontynuując doświadczenia w zakresie budowy maszyn do użytku wojskowego. Ponieważ nie było to zjawiskiem odosobnionym, zwycięskie mocarstwa musiały w 1922 roku wydać absolutny zakaz produkcji płatowców i silników lotniczych na terenie Niemiec.

„Wkrótce potem — wspomina Heinkel — zwrócił się do mnie Buecker *). Panie Heinkel — powiedział — w Ministerstwie Reichswehry działa zakamuflowany referat do spraw lotnictwa wojskowego. Mimo że zabroniono nam posiadania sił powietrznych, to jednak oni starają się tam dotrzymać kroku zagranicy — popatrzył na mnie swymi chytrymi oczkami. — Można przecież maszyny wojskowe konstruować tutaj, a budować za granicą, no nie?"

Heinkel nie podchwycił wówczas tej sugestii, której wynikiem było np. powstanie zakładów Junkersa w USA i Szwecji, a Dorniera w Szwajcarii. Wkrótce też zjawił się u niego inny gość. Mimo że w cywilnym ubraniu, każdym gestem, każdym słowem zdradzał oficera. Jego nazwisko brzmiało Student **).

„Później dopiero poznałem szczegóły dotyczące ówczesnej jego działalności — czytamy w książce. — Referat lotniczy Reichswehry, pod kierownictwem późniejszego generała Wilberga, w obliczu stałej możliwości konfliktu zbrojnego z Polską oraz gróźb Francuzów odnośnie Zagłębia Ruhry, szukał możliwości zorganizowania dla niemieckiej armii przynajmniej kilkunastu lotników oraz samolotów odpowiadających wymaganiom roku 1923. W tym celu starał się utrzymać kontakt ze światową czołówką, chociaż przez budowę prototypów.

Student zapytał mnie wówczas, czy nie mógłbym opracować dla niego kilku konstrukcji. Potrzebował przede wszystkim dwupłatowca o prędkości 220 km/h i pułapie co najmniej 6 tys. metrów, przydatnego do zadań rozpoznawczych. Nie mógł mi za to zapłacić, wszystkie koszty musiałbym pokryć sam, ale za to mógłbym liczyć na wdzięczność i pamięć jego mocodawców. Po krótkim namyśle powiedziałem: tak!

Z budową pierwszego samolotu dla Reichswehry — He-17, zaczęła się pełna przygód gra z komisją nadzoru Ententy. Los sprzyjał mi, gdyż wkrótce zetknąłem się z Japończykami, dla których budowałem poprzednio samoloty. Kapitan Kaga z japońskiej ambasady i inż. Yonezawa z zakładów Aichi zaproponowali mi również budowę prototypów torpedowych samolotów lądowych i morskich dla potrzeb japońskiej marynarki. Gdy powołałem się na istniejące zakazy, uśmiechnęli się tylko. Oświadczyłem dalej, że w mojej fabryce buduje się już jeden samolot tego rodzaju. W razie inspekcji mogę ukryć od biedy jeden płatowiec, ale nie dwa, ani trzy. Uśmiech na twarzach moich gości rozszerzał się coraz bardziej.

Panie Heinkel — powiedział Yonezawa — pan pracuje dla nas i nie musi się pan o nic martwić. Japoński attache morski w Berlinie jest członkiem komisji nadzoru. Co pan powie na to, jeśli się pan będzie mógł wcześniej dowiedzieć o każdorazowym terminie inspekcji w pańskiej fabryce?"

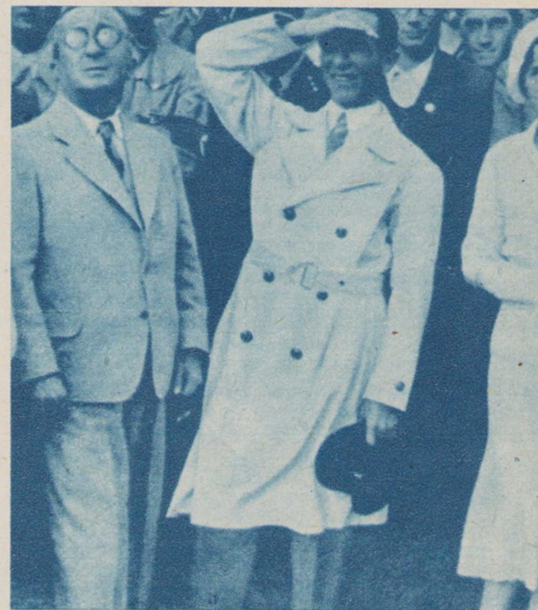
Od tej pory Heinkel we względnym spokoju pracował nad budową samolotów dla Reichswehry i japońskiej marynarki wojennej. Ilekroć szykowała się inspekcja, otrzymywał z Berlina czy innej miejscowości krótki telefon: „Chciałbym pana odwiedzić"... Na to hasło będące w budowie prototypy pospiesznie wyprowadzano do specjalnie na ten cel wynajętej hali warsztatowej, położonej na sąsiedniej ulicy.

„Często zjawiał się u mnie Student — czytamy w „Burzliwym życiu" — czasem w towarzystwie Wilberga oraz Hansa Jeschonnka, brata późniejszego szefa sztabu Luftwaffe. Chcieli zawsze jak najprędzej wypróbować gotowy samolot, stwierdzić jego przydatność dla swoich potrzeb. Zjawiali się zwykle nad ranem i latali do świtu. Mimo tych środków ostrożności, silniki robiły tyle hałasu, że o poważnym zachowaniu tajemnicy nie mogło być mowy. Po He-17 zbudowałem dla Reichswehry m. in. samoloty szkolne: jednopłat He-18, dwupłat He-24. Z pozostałych znakomitym okazał się He-21".

Nowa era nastała w 1933 roku. Zaraz po dojściu do władzy, Hitler nakazał utworzenie „Komisariatu Rzeszy dla spraw lotnictwa", na którego czele stanął Goering. Z wojska, lotnictwa komunikacyjnego i sportowego zaczęto ściągać tam zaufanych ludzi, którzy mieli objąć — na razie jako cywile — kluczowe pozycje w przyszłej Luftwaffe i lotnictwie cywilnym. Zastępcą Goeringa w randze sekretarza stanu został Erhard Milch (późniejszy feldmarszałek). Wever, dotychczasowy pułkownik Reichswehry, został szefem sztabu (nieistniejących jeszcze oficjalnie) sił powietrznych, płk Stumpff szefem zarządu personalnego, płk Kesselring — szefem zarządu administracyjnego, a ppłk Wimmer — zarządu technicznego. „Wszyscy oni — czytamy u Heinkla — zostali oficjalnie zwolnieni z Reichswehry i zaczęli pracę jako pracownicy cywilni w „Komisariacie" Goeringa. W cywilu też przyjeżdżali oni w ciągu lata 1933 roku do mnie, do Warnemünde, przynosząc mniej lub bardziej poufne polecenia co do planowanej produkcji dla przyszłej Luftwaffe".

Z dumą pisze autor: „Jedynym nadającym się do zastosowania spośród samolotów myśliwskich był z początkiem 1933 roku mój He-49 z 750-konnym silnikiem BMW i prędkością 325 km/h, podobnie jak samoloty rozpoznawcze — dwupłat He-45 i pomyślany jako samolot do współpracy z artylerią górnopłat He-46. W 1932 roku wypuściłem wypróbowany poprzednio duży morski samolot ogólnego przeznaczenia He-59 i rozpoznawczy wodnopłat He-60".

Aby planowane siły powietrzne mogły możliwie prędko otrzymać do szkolenia i dla pierwszych eskadr pierwsze dostawy sprzętu latającego, zarząd techniczny „Komisariatu" zmuszony był budować w możliwie dużych ilościach istniejące już typy. W ten sposób, gdy w dwa lata później Luftwaffe ujrzała światło dzienne, składała się ona w przeważającej części z samolotów Heinkla, których wiele dotrwało w jednostkach bojowych do wybuchu wojny. W 1935 roku pierwsze eskadry myśliwskiego pułku „Richt-



Przywódcy hitlerowscy przywiązywali wielką wagę do rozbudowy Luftwaffe, która odgrywała pierwszoplanową rolę w ich odwetowych planach. Widzimy tu pokaz lotniczy w fabryce Heinkla przed Goebbelsem (w jasnym płaszczu).



Biuro powojennych zakładów Heinkla „ozdobione" jest licznymi fotografiami samolotów ze znakiem czarnego krzyża i swastyki.

hofen" wyposażono w dwupłatowce He-51, podobnie jak część pułku „Horst Wessel".

Ponieważ zdolność produkcyjna fabryki Heinkla nie wystarczała na potrzeby niemieckich militarystów i ich hitlerowskich mocodawców, typy jego wojskowych samolotów produkowano w całych Niemczech. M. in. He-45 budowany był u Focke-Wulffa, w Bayrische Flugzeugwerke oraz w pospiesznie przystosowanej do tego celu Gothaer Waggonfabrik, He-46 u Fieselera i w MIAG, a He-51 — w zakładach Arado, Erla i nowej fabryce w Oschersleben.

Oficerowie dawnej Reichswehry nie zapomnieli o dawnych i aktualnych zasługach Heinkla dla niemieckiego lotnictwa wojskowego.

„W lipcu 1933 roku — wspomina on — zameldował się u mnie średniego wzrostu jegomość w wieku niespełna 50 lat. Jego cywilne ubranie leżało na nim tak, jak noszą je przyzwyczajeni do mundurów wojskowi. Z przyjacielskim uśmiechem przedstawił mi się: Kesselring! ***). Przybył do mnie jako szef tajnego jeszcze zarządu administracyjnego Luftwaffe, aby omówić ze mną propozycję zlikwidowania fabryki w Warnemünde i jak najszybszego uruchomienia w Rostocku zakładów produkcyjnych, obliczonych tymczasem na 3-tysięczną załogę. Zasadą współpracy miały być możliwie niewielkie ingerencje w prywatną inicjatywę, niezbędne państwowe fundusze na budowę i przyzwoite wynagrodzenie. „Pod tymi warunkami — oświadczyłem Kesselringowi — możemy o tym mówić".

W ten sposób powstały zakłady w Rostock-Marienehe — pierwszy zakład produkcyjny obficie finansowany przez hitlerowską Rzeszę spółki akcyjnej „Ernst Heinkel A. G.", która w czasie wojny m. in. objęła fabrykę PZL w Mielcu, przekształconą w zakłady naprawcze bombowców Heinkla.

Na tym kończy się udział autora książki w tajnych zbrojeniach III Rzeszy. Jego dalsza praca postępuje już oficjalnie, w pełnym świetle. Jej efektem był m. in. pierwszy niemiecki samolot bombowy — He-111, w które wyposażona była większość eskadr, tak nielitościwie bombardujących Polskę w 1939 roku. Jeszcze pod koniec wojny Heinkel opracował myśliwce odrzutowe He-162 i He-280.

Czasy zmieniają się, historia powtarza. Niemiecki przemysł lotniczy zdemontowany został również po II wojnie światowej. Do tych czasów odnosi się posłowie książki. Głosi ono m. in.:

„Tylko garstka ludzi w Niemczech, pozostała z dawnych sfer naukowych, przemysłowych i sportu lotniczego, przystąpiła do rozpaczliwej, beznadziejnej zdawałoby się walki o przyszłość niemieckiego lotnictwa. Był wśród nich Ernst Heinkel. Mały stosunkowo jego zakład w dzielnicy Stuttgartu-Zuffenhausen stał się zalążkiem odbudowy. Pierwsze zamówienie opiewało na budowę... dwóch silników odrzutowych i jednego samolotu myśliwskiego.

Z tymi zamierzeniami wyłoniły się i nowe problemy. Budowa samolotów i prace konstrukcyjne były surowo zabronione. Pozostała — podobnie jak po pierwszej wojnie światowej — konspiracja, projektowanie, konstruowanie i budowa za zamkniętymi drzwiami. Postanowienie Heinkla: realizacji przyjętych zamówień i pójścia na ryzyko najcięższych nawet kar w razie przedwczesnego odkrycia całego przedsięwzięcia, spowodowały jednak, że znaczna grupa najlepszych niemieckich ekspertów od spraw lotniczych i silnikowych pozostała w NRF".

W 1955 roku mocarstwa zachodnie postanowiły odbudować niemiecki przemysł lotniczy. Heinkel nawiązał wkrótce kontakt z francuskimi przemysłowcami i przystąpił do produkcji odrzutowych maszyn treningowych Fouga „Magister", a następnie 4-miejscowego odrzutowca Potez-Heinkel C. M.-191. Obecnie koncern jego obejmuje sześć zakładów, zatrudniających 4000 pracowników. Zakłady te produkują myśliwce Fiat G.-91 i Lockheed „Starfighter" na potrzeby lotnictwa Bundeswehry. Ich zespół konstrukcyjny odegrał dużą rolę przy projektowaniu pierwszego niemieckiego myśliwca pionowego startu V. J. 101.

Podobnie jak w okresie poprzedzającym wybuch II wojny światowej, słowo „Heinkel" jest pojęciem nierozerwalnie związanym z odwetową niemiecką Luftwaffe.

RAJMUND SZUBAŃSKI

*) Znany niemiecki konstruktor z lat międzywojennych.
**) Późniejszy twórca wojsk spadochronowych hitlerowskiego Wehrmachtu.
***) Późniejszy feldmarszałek, skazany za zbrodnie wojenne na karę śmierci.

OSIEMNAŚCIE ZWITEK KORKOCIĄGU

Dokończenie z N-ru 49

Wysokość szybko wzrastała. Balansujący przed limuzyną szybowca samolot piął się coraz wyżej.

Wysokość 2 500 metrów. Wystarczy. Kiwam skrzydłami pilotowi samolotu i ciągnę za gałkę zwalniającą linę. „Junak" stromym ślizgiem schodzi w dół. Czekam chwilę, aż się oddali i włączam oba przyspieszeniomierze — optyczny i samopiszący. „Jaskółka" leci wolno w kierunku zachodzącego słońca.

Już! Ściągam drążek wciskając jednocześnie pedał steru kierunkowego. Szybowiec zadziera nos w górę, obraca się półbeczką na plecy i spływa w dół. Gdy ziemia jest wprost pode mną, oddaję drążek. „Jaskółka" nurkuje. Gwizd powietrza potęguje się. Wskazówka prędkościomierza wskazuje 180, 200, 250 kilometrów na godzinę. Dość! Energicznie ściągam drążek sterowy. Potężna siła wtłacza mnie w kabinę. Dostrzegam jeszcze, że „Jaskółka" zadziera nos ku górze i wzrok przesłaniają mi czerwone płaty. Czekam na trzask łamiących się skrzydeł... Po chwili odzyskuję zdolność widzenia: szybowiec sunie w górę resztką prędkości. Doprowadzam go do lotu poziomego i patrzę na przyśpieszeniomierz: strzałka przyrządu zatrzymała się na 5,4 g. Znaczy to, że w chwili wyrwania z lotu nurkowego działała na mnie siła tyle właśnie razy przekraczająca mój ciężar: 5,4 razy 70 kilogramów — obliczam w myśli — 378. A więc przez ułamek sekundy ważyłem blisko 400 kilogramów!"

Ale zadanie nie jest jeszcze wykonane. Muszę osiągnąć 6 g. Trzeba powtórzyć. Wiem jednak, że wyrywając szybowiec wprost w górę może mi się nie udać uzyskać większego przeciążenia — „Jaskółka" zbyt szybko wytraca prędkość.

I znów pionowy „nurek". Gdy zdaje się, że szybowiec dłużej już tego nie zniesie, ściągam drążek przechylając jednocześnie „Jaskółkę" na skrzydło. Efekt jeszcze większy. Maszyna nie wychodząc teraz ponad horyzont wykonuje ciasny wiraż. Znów tracę zdolność widzenia. Po wyprowadzeniu ogarnia mnie radość — udało się! Strzałka przyśpieszeniomierza wskazuje 6,2 g, a „Jaskółka" cała!

Po kilkunastu minutach podchodzę do lądowania.

★

„Jaskółka", choć zwycięsko przeszła próbę wytrzymałości, nie odpowiedziała jeszcze na wiele pytań. Jedno z nich brzmiało: „jak zachowuje się w korkociągu?"

Korkociąg... Słowo to już od dawna utraciło groźne dla lotników znaczenie. Przed wielu laty, gdy lotnictwo stawiało pierwsze kroki, korkociąg był synonimem śmiertelnego niebezpieczeństwa. Ale wówczas niewiele o nim wiedziano. I gdy maszyna gnała ku ziemi w zawrotnym młyńcu, piloci popełniali błąd: chcąc unieść skierowany w dół łeb maszyny, ściągali drążek. A to właśnie podtrzymywało ów zabójczy młyniec.

Dziś korkociąg stracił swą tajemniczość i grozę. Nie zalicza się go nawet do figur akrobacji — to po prostu stan lotu, z którym już w pierwszych latach zapoznaje się kandydat na pilota. Zwykle wygląda to tak: wysoko, w strefie nad lotniskiem przerywamy pracę silnika utrzymując jednocześnie samolot w locie prostym. Prędkość zmniejsza się i gdy maszyna zaczyna przepadać, ściągamy drążek sterowy na siebie, do oporu, wciskając jednocześnie pedał steru kierunkowego. Samolot wali się w dół, wirując w tę stronę, w którą wychyliliśmy ster kierunku. To właśnie korkociąg. Liczymy zwoje: jeden, dwa, dwa i pół... Już! Przesuwamy drążek sterowy w przód, wychylając jednocześnie ster kierunku w stronę przeciwną obrotowi. Zawrotny młyniec ustaje. Samolot nurkuje ku ziemi. Teraz ster płynnie na siebie i znów lecimy poziomo.

Tak to wygląda, gdy maszyna kręci korkociąg normalnie, prawidłowo. A „Jaskółka"?

Niestety. Już z opisu prób fabrycznych wiedzieliśmy, że z korkociągiem nie jest dobrze. Po kilku zwojach szybowiec podnosił nos do góry niemal do horyzontu i wirował nadal coraz szybciej. A im więcej zwitek, tym trudniej przerwać tę zabawę. Gdy rozpoczynało się wyprowadzenie po trzech zwitkach, „Jaskółka" dokładała jeszcze kilka. Pierwsze loty potwierdziły opinię pilotów fabrycznych. A co będzie po dziesięciu, piętnastu zwitkach? Czy w ogóle uda się wyprowadzić? Na to pytanie mogła odpowiedzieć tylko seria prób.

I znów siedzę w kabinie „Jaskółki" obserwując holujący mnie samolot. Choć wskazówka wysokościomierza już dawno przekroczyła 2 000 metrów, nie odczepiam się — na tę próbę trzeba co najmniej trzy tysiące.

Przelatujemy nad lotniskiem. Potężne budowle hangarów wyglądają z tej wysokości jak niewielkie pudełka. Obok — niczym dziecinne zabawki — komunikacyjne samoloty. Wrażenia te docierają mimo woli, bez mojego udziału. Nie mogę przestać myśleć o czekającym mnie korkociągu. A jeśli nie uda się zeń wyprowadzić? Brr! — to oznacza skok ze spadochronem. Czuję, że robi mi się „gęsia skórka".

Więc co będzie? Przypominają mi się słowa znajomego oblatywacza, opowiadającego jak stracił „spadochronowe dziewictwo".

Więc, rozumiecie nawet nie wiedziałem jak się to stało: głuchy trzask, jakieś strzępy skrzydła, błysk odrzucanej limuzyny i spadam. Liczę do dziesięciu, ciągnę za uchwyt, znów trzask — tym razem otwierającej się czaszy spadochronu — i wiszę w uprzęży".

No, nie mogę powiedzieć, żebym się pokrzepił tym wspomnieniem. Ale — dość rozmyślań! Wysokość 3 000 metrów. Samolot nurkuje ku ziemi. Ustawiam „Jaskółkę" pod wiatr, mimo woli zerkając na uchwyt spadochronu. Prędkość 70, 60, 50 kilometrów na godzinę. Skrzydłami szybowca wstrząsa dreszcz odrywających się strug powietrza. Ściągam drążek, noga i „Jaskółka" wali się w dół, rozpoczynając coraz szybsze obroty w lewo. Nos szybowca, początkowo skierowany ku ziemi, zaczyna się podnosić. Jednocześnie wzrasta szybkość obrotów — czuję, jak siła odśrodkowa przyciska mnie do zewnętrznej burty. To tak zwany płaski korkociąg.

Liczę zwitki: Trzy, cztery, pięć... Dotąd — jak zwykle. Kręciłem już pięć zwitek. Opóźnienie w wyprowadzeniu wyniosło dwie. Wirując coraz szybciej nie przestaję liczyć: siedem, osiem, „Jaskółka" zaczyna opuszczać nos ku dołowi, by w pół zwitki znów go podnieść — i to niemal do horyzontu! Wiruję po jakiejś przedziwnej, rozpłaszczającej się i zwężającej spirali. Niedobrze. Wyprowadzić! Nie, jeszcze kilka zwitek: dziesięć, jedenaście... Spoglądam na wysokościomierz: 2 500 metrów. Jakoś wolno tracę wysokość.

Rozmazana w diabelskim młyńcu ziemia wymaga szczególnej uwagi, aby nie przegapić odmierzającej kolejne zwitki Wisły. Gdy nos szybowca przecina rzekę, patrzę na sekundomierz; znów 19 sekund. A więc prędkość obrotów już się nie zwiększa. Mimo to tylko największym wysiłkiem woli nie wyprowadzam przed czasem.

Czternaście, piętnaście! Już! Drążek od siebie, ster kierunku w prawo. Nic się nie zmienia. Szybowiec wiruje nadal. Szesnaście, siedemnaście — nos „Jaskółki" opada ku dołowi i już się nie podnosi. Osiemnaście — obroty raptownie ustają, nurkuje! Ściągam drążek i lecę jak człowiek, normalnie. No i po co tyle strachu? Zaledwie trzy zwitki opóźnienia.

Wysokość 2 200 metrów. Można powtórzyć... I znów diabelski młyniec, ale teraz już bez obrzydliwego uczucia strachu. Po piętnastu — trzy zwitki opóźnienia. Ląduję już z miną człowieka bez lęku. W chwilę później dyskusja z inżynierami:

— Tak, wszystko jasne. To wina zbyt daleko przesuniętego do tyłu środka ciężkości. Da się temu zaradzić.

— Słyszysz? — mówię podchodząc do „Jaskółki" — teraz nie grozi ci już samotność. Pójdziesz na serię!

★

W rok później pierwsze, seryjne „Jaskółki"-bis" trafiły do klubów. „Jaskółki" stały się przedmiotem sprzedaży Centrali Handlu Zagranicznego „Motoimport", a polscy szybownicy umocnili swą przewagę w ilości posiadanych diamentowych odznak szybowcowych i międzynarodowych rekordów.

ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

SYGNALIZATOR PRZYMUSOWEGO LĄDOWANIA

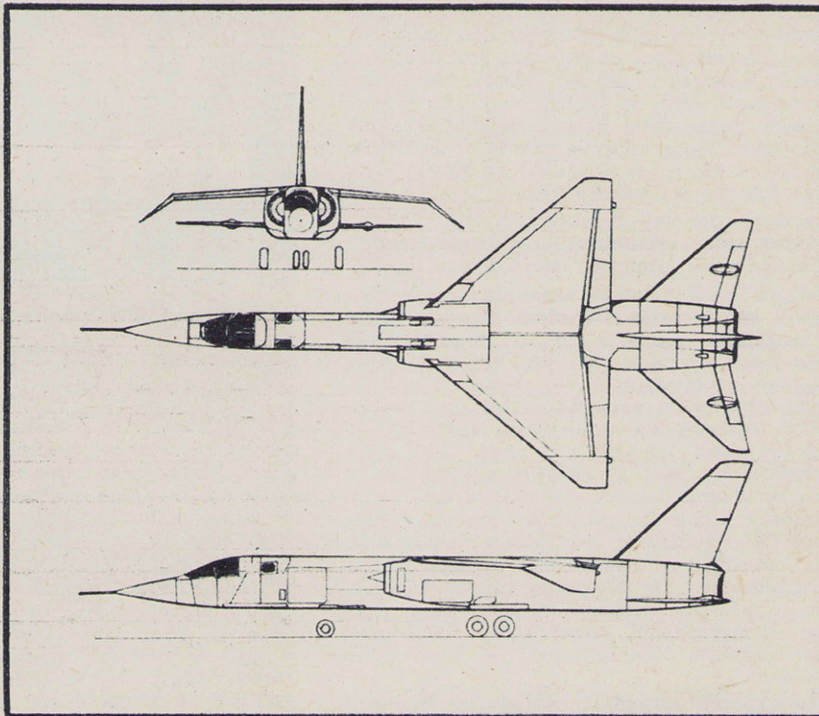
Sygnalizator przymusowego lądowania jest to automatyczna radiolatarnia tak skonstruowana i założona w samolocie, że w razie nieszczęśliwego wypadku nie ulega uszkodzeniu i wysyła sygnały do bazy przez okres pięciu dni. Ciężar sygnalizatora wynosi 5 kG, jest on aerodynamicznie oprofilowany i pływa w wodzie (gdyż jest pokryty specjalną masą piankową, która posiada również własności amortyzujące uderzenia).

Składa się on z jednego lub więcej czujników alarmowych oraz radiolatarni, jako właściwego sygnalizatora. Czujniki mocuje się na samolocie w miejscach prawdopodobnego uderzenia w razie nieszczęśliwego wypadku, zwykle w dnie przodu kadłuba.

W chwili zderzenia się samolotu z przeszkodą, czujnik alarmuje właściwy sygnalizator zamocowany na zewnątrz i w najbardziej odległej, tylnej części kadłuba. W samolotach naddźwiękowych sygnalizator może być wpuszczony w konstrukcję kadłuba, aby nie wystawał poza obrys jego pokrycia. Po zaalarmowaniu sygnalizatora przez czujniki, silne sprężyny gwałtownie wyrzucają sygnalizator do góry, który opada łukiem z dala od samolotu, już ze zwolnioną prędkością, wskutek działania sił aerodynamicznych.

Zasięg sygnałów wysyłanych przez radiolatarnię wynosi 64 km, o ile samolot poszukujący znajduje się na wysokości 3 000 m. W północnej Kanadzie sygnalizator pomógł już dwukrotnie w trudnych sytuacjach spowodowanych nieszczęśliwymi wypadkami. Jest on wynikiem przeszło siedmioletnich prac Narodowej Rady Badawczej Kanady. (SK)

PROTOTYP SAMOLOTU BAC TSR-2

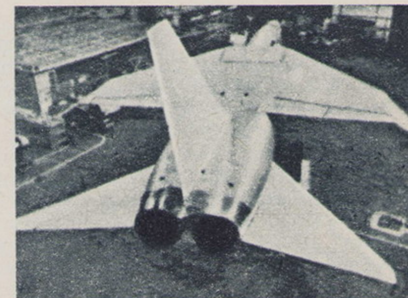


Od 1957 r. był opracowywany w Wielkiej Brytanii nowy samolot wojskowy, przeznaczony do działań zaczepnych i rozpoznania taktycznego. Budowa tego samolotu, z którym brytyjskie władze wojskowe łączyły duże nadzieje wobec niepowodzeń z własnymi i obcymi pociskami rakietowymi (patrz artykuł: „Afera Skybolt" w „SP" Nr 36/1963 r), była do ostatniej chwili trzymana w tajemnicy.

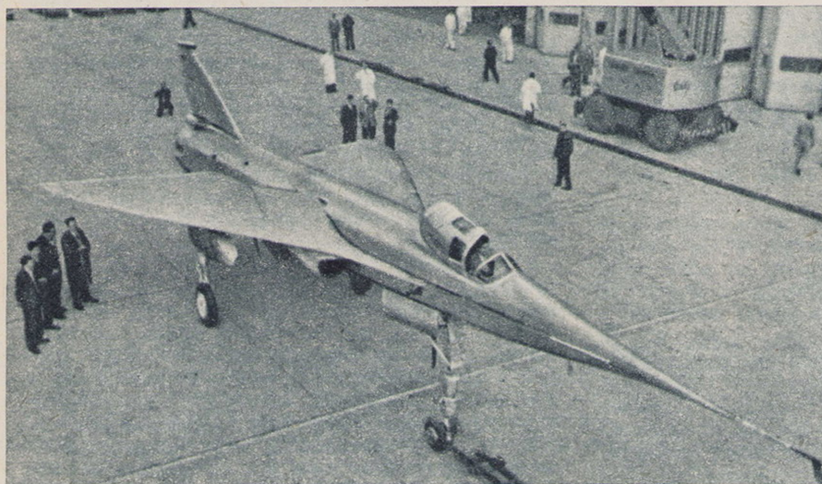
Obecnie pokazano pierwsze zdjęcia zbudowanego prototypu BAC TSR—2. Zamówienie wstępne na te maszyny do prób technicznych i użytkowych obejmuje 20 samolotów. W drugim rzucie ma być zbudowane 30 maszyn TSR—2 z przeznaczeniem dla jednostek wojskowych. Samolot jest wyposażony w dwa silniki turbodrzutowe Bristol — Siddeley „Olympus 22R" o ciągu ponad 13 600 kG z dopalaniem. Załogę stanowią dwie osoby: pilot i operator radarowy; ich miejsca są ustawione w tandem. Uzbrojenie — broń jądrowa i klasyczna. Lotnictwo brytyjskie przewiduje, że samoloty TSR—2 przetrwają na uzbrojeniu przez najbliższe 10—15 lat.

Orientacyjne dane techniczne: Rozpiętość — 9,00 m, długość — 21,00 m, ciężar w locie — 50 000 kG, prędkość max. — rzędu M = 2.

Na ilustracji — orientacyjny rysunek samolotu oraz zdjęcia pierwszego prototypu TSR-2.



MAŁY „CONCORDE"



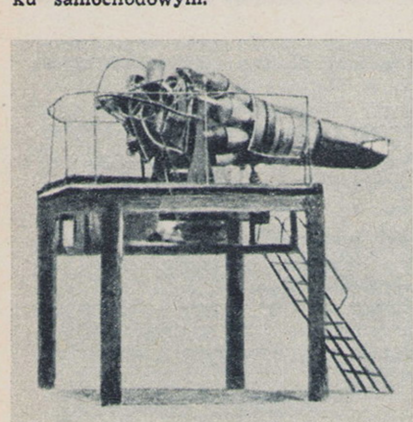
„Concorde", budowany wspólnie przez przemysł francuski i brytyjski, znajduje się w stadium intensywnych badań modelowych i makietowych. Zbudowano nawet ostatnio w Anglii mały, jednomiejscowy samolot doświadczalny BAC—221 dla zbadania właściwości charakterystycznego płata przyszłego „Concorde" w różnych warunkach lotu (zdjęcie powyżej).

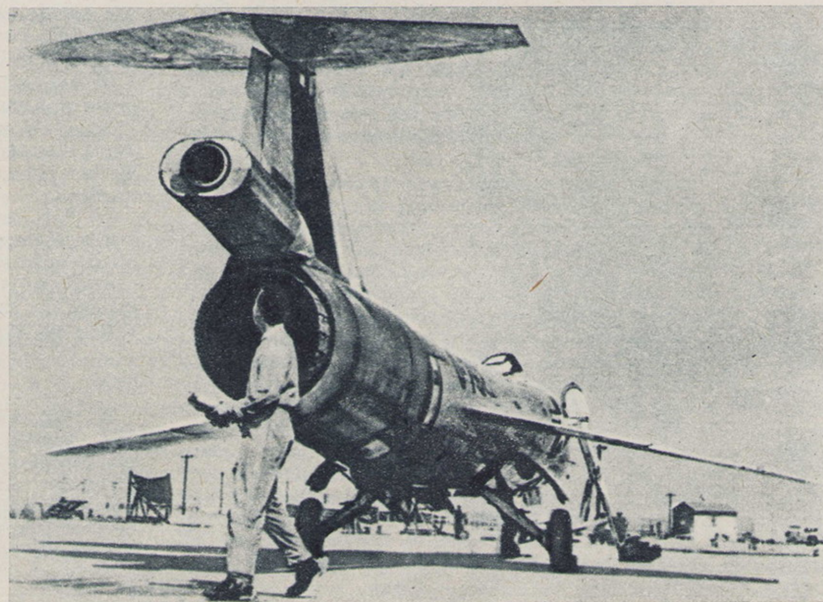
SILNIK ODRZUTOWY JAKO ODŚNIEŻACZ SAMOLOTÓW

Inżynierowie radzieckiego „Aerofłotu" z Ukrainy opracowali urządzenie do szybkiego przygotowania samolotów w przypadku ich oblodzenia podczas postoju na lotnisku. Użyli oni do tego celu silnik turboodrzutowy WK—1, który przepracował już swój resurs godzin.

Silnik WK—1 został umieszczony na obrotnicy, umożliwiającej również jego pochylanie, a strumień gazów wylotowych może być skierowany na dowolną część powierzchni samolotu. Dysza wylotowa jest osłonięta szczelinową nasadką.

Jak wykazało doświadczenie strumień gorących gazów z silnika całkowicie oczyszcza samolot z lodu i osusza jego powierzchnię. Oczyszczanie samolotu np. AN—10 trwa około 30 minut. Odśnieżacz jest zabudowany do pracy na podnośniku samochodowym.





*

SAMOLOT WYSOKOŚCIOWY

Tak wygląda tylna część kadłuba samolotu doświadczalnego NF—104 (zdjęcie z lewej), na którym piloci amerykańskiego ośrodka badawczego NASA zamierzają uzyskać wysokość 45 000 m. Widoczny jest dodatkowy silnik rakietowy Rocketdyne o ciągu 2 700 kG. Stery samolotu zostały zdwojone — przez dodanie dysz-sterów strumieniowych.



ODPOWIEDZI RÓŻNE

Martin Bakker — Kapperallee 41, Eefde/Zutphen, Holland, interesuje się lotnictwem i chciałby w związku z tym korespondować i wymieniać zdjęcia fotograficzne z polskimi czytelnikami. Zna język angielski. Wymianą zdjęć samolotów i czasopism lotniczych z polskimi czytelnikami zainteresowany jest także **Fritz Wille-Wismar/Ostsee, Liebknecht-Str. 14, DDR.** Prosi o korespondowanie w języku niemieckim lub angielskim.

Czesław Piwko — Jedlicz, woj. łódzkie, Edward Zaszkowski — Grabowiec, woj. bydgoskie. Nie możemy odpowiedzieć na Wasze pytania, ponieważ są one jednocześnie pytaniami konkursu zamieszczonego w innym czasopiśmie. A w ogóle to wydaje się, że w takim wypadku należy raczej liczyć na samego siebie. Tylko bowiem wtedy wylosowana ewentualnie nagroda za prawidłowe rozwiązania konkursu może przynieść pełne zadowolenie i satysfakcję.

Jan Łaka — Zielona Góra i Ryszard Dziedzic — Kielce proszą o przysłanie rysunków technicznych i opisów roboczych modeli rakiet różnych typów, takich by mogły one brać udział w zawodach modeli rakiet. Nie wysyłamy takich rysunków ani opisów. Polecamy jednak doskonałą dla początkujących modelarzy-rakietników książkę Pawła Elszteina pt. „Młody Modelarz Rakiet", którą już powinniście znaleźć we wszystkich księgarniach. Cena 18 zł. Znajdziecie tam także plany i opisy modeli rakiet, o które prosicie w swych listach.

Janusz Gonczarek — Szczecin. Opis samolotu PZL-102 „Kos" znajdziecie w nrze 34—35 „SP" z dnia 26.VIII. — 2.IX. 1962 roku. Redakcja nasza nie zajmuje się wysyłką żadnych planów ani modeli lotniczych. Niektóre z nich można jednak nabyć w **Centralnej Składnicy Harcerskiej — Warszawa, ul. Marszałkowska 82 lub w redakcji „Modelarza", Warszawa, ul. Chocimska 14.** Dla zamiejscowych drogą wysyłkową za zaliczeniem pocztowym. Pod te adresy odsyłamy też **Zdzisława Bojera — Zabieniec, woj. warszawskie; Stefana Kajkę — Trąbki, woj. warszawskie.**

Janusz Hermanowski — Zduńska Wola, woj. łódzkie. Lektura każdej książki traktującej o teorii lotu wyjaśni Wam wszystkie wątpliwości. Polecamy książkę Władysława Nowakowskiego, pt. „Podstawowe wiadomości z teorii lotu".

Te książkę polecamy też **Kazimierzowi Safianowi — Gryfice, woj. szczecińskie,** autorowi listów-rozpraw o teorii lotu, dalekich od chociby elementarnej znajomości tego zagadnienia.

Edward Olszowy — Lubawka, woj. wrocławskie pyta się czy po ukończeniu OSL jest możliwość studiowania w kierunkach wojskowym, inżynieryjnym lub innych. „Słyszałem też — pisze dalej nasz Czytelnik — że nauka w OSL ma teraz być przedłużona do pięciu lat i po jej ukończeniu absolwent otrzymuje dyplom inżyniera".

Zadaniem naczelnym oficera-pilota kończącego OSL jest czuwanie nad obronnością naszego nieba oraz pogłębianie swych umiejętności pilotażowych, które nierozłącznie wiąże się ze zdobywaniem coraz to nowych wiadomości z zakresu wiedzy teoretycznej.

W tym też kierunku najlepsi piloci mają możliwości zdobywania coraz to nowych stopni wtajemniczenia. Niektórzy z oficerów-pilotów, ale dopiero po pewnym czasie pracy w jednostkach, skierowani być mogą na wyższe studia wojskowe lub nawet techniczne. O tym, że absolwent OSL-u będzie również wynosił ze szkoły stopień inżyniera, jeszcze nie wiemy.

Julian Statek — Kraków. Nawigatorów zawodowych szkoli się obecnie tylko spośród słuchaczy Oficerskich Szkół Lotniczych. Aby więc zdobyć ten zawód, trzeba przedtem odpowiadać wszystkim warunkom przyjęcia do OSL.

Marian Szczyrek — Ropczyce, woj. rzeszowskie, w drodze do zawodu pilota „potknął" się na badaniach lotniczolekarskich (negatywny wynik badań psychotechnicznych). Pyta się co robić, by jednak osiągnąć swój cel.

Jako uczeń już XI klasy nie będziecie mogli, niestety, być przyjęci na lotnicze szkolenie praktyczne, nawet w wypadku pozytywnych badań lotniczo-lekarskich.

Osobiście radzimy zrezygnować z zawodu pilota i wybrać się do jednej z wielu szkół oficerskich lub nawet na studia do Wojskowej Akademii Technicznej. Dokładnych informacji w tym względzie udzieli Wam najbliższa komenda wojskowa.

Ryszard Olszewski — Skarbimierzyce, woj. szczecińskie, ma lat 20, jest uczniem XI klasy Liceum Ogólnokształcącego dla Pracujących. Po ukończeniu tej szkoły chciałby zacząć wstępne przeszkolenie lotnicze, by w przyszłości wstąpić do OSL.

Odpowiadając informujemy, że zgodnie z ogólnymi warunkami naboru kandydatów na szkolenie lotnicze przyjmuje się tylko uczniów szkół średnich, którym do uzyskania matury brakuje dwa lata nauki (uczniowie klas dziesiątych liceów ogólnokształcących, trzecich klas techników pięcioletnich, itd.

Edward Ramona — Radomski, woj. łódzkie. Zapowiadany niejednokrotnie „Podręcznik pilota szybowcowego" nie ukazał się jeszcze, niestety, na półkach księgarskich. Z książek lotniczych dostępnych jeszcze w księgarniach wysyłkowych są m. in. T. Malinowskiego „Spadochrony", J. Zielińskiego „Vademecum mechanika szybowcowego" i „Obsługa techniczna samolotów sportowych", J. R. Koniecznego „Zaranie lotnictwa", P. Elszteina „Młody modelarz rakiet", J. Wojciechowskiego „Jak zbudować zdanie sterowany model samochodu, statku i samolotu" (wznowienie), Cz. Szczecińskiego „Meteorologia dla wszystkich", W. Schiera „Miniaturowe lotnictwo", A. Glassa „Latawce, balony, szybowce, rakiety", A. Glassa, R. Chmielewskiego „Jak zostać lotnikiem", M. Sadykiewicza „Kawaleria powietrzna", R. Witkowskiego, J. Wojciechowskiego, P. Elszteina „Śmigłowce", J. Wojciechowskiego „Przegląd samolotów myśliwskich", W. Tracza „Kurs wyszkolenia spadochronowego".

Zbigniew Lewandowski — Żychlin, woj. łódzkie, pragnie na swoim terenie założyć koło lotnicze. Radzimy zgłosić się w tej sprawie listownie do **Aeroklubu Łódzkiego — Łódź, ul. Piotrkowska 262.** Mamy nadzieję, że Aeroklub Łódzki pomoże Wam w zrealizowaniu tego ambitnego i godnego pochwały zamierzenia.

Tadeusz Kuczak — Radlin, woj. katowickie, chciałby kupić używane kółko od szybowca. Niestety, nie jesteśmy w stanie udzielić Wam odpowiedzi, gdzie takie koło moglibyście nabyć. Być może w jednym z aeroklubów?

ZBIERAMY ZNACZKI POCZTOWE

POCZTA Stanów Zjednoczonych wydała 24.VII. br. pamiątkowy znaczek z okazji 65-tej rocznicy urodzin znanej amerykańskiej lotniczki Amelii Earhart (1897—1937). Znaczek o wartości nominalnej 8 c przedstawia słynną lotniczkę na tle samolotu. Amelia Earhart była pierwszą kobietą, która dokonała przelotu nad Atlantykiem.

Znaczek wykonano w kolorach: brunatnym (postać lotniczki) i czerwonym (tło), o wymiarze obrazka 22 × 37 mm.

Bogusław Kurowski





SZCZECIN

ZAŁOGI wszystkich trzech instytucji — Aeroklubu Szczecińskiego, Zarządu Ruchu oraz Zespołu Lotnictwa Sanitarnego — zebrały się na wspólnej akademii, zorganizowanej przez Podstawową Organizację Partyjną i kierownictwo aeroklubu, by uczcić 46 rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej.

W części artystycznej wyświetlono film o tematyce lotniczej. Całość imprezy cechowała bardzo przyjemna atmosfera.

HENRYK KONIECZKA

SOSNOWIEC

SOSNOWIECKI PSS w ramach akcji wychowawczej wśród dzieci zorganizował ciekawą imprezę modelarską p.n. „Święto latawca", połączone z zawodami latawców. Uczestnikami imprezy byli 8—13-letni chłopcy i dziewczęta. Imprezą z ramienia PSS kierowała Lidia Płonka. Trzeba przyznać, że impreza była przygotowana sprawnie, a nawet hucznie, gdyż w paradzie ulicami miasta Sosnowca przygrywała małym entuzjastom modelarstwa górnicza orkiestra. Brawo! Parada uczestników „Święta latawca" wzbudzała wśród młodego, a nawet starszego społeczeństwa miasta zrozumiałe zainteresowanie.

Komisja w pierwszej części imprezy oceniła techniczną stronę latawców. Oceniono oryginalność konstrukcji, estetykę, mechanizację. Następnie oceniono w locie: start, wysokość lotu, oraz jego stateczność. A oto zwycięzcy: 1. Stefan Szwajca — 95 pkt, 2. Marek Mizdracki — 72 pkt, 3. Cezary Bartmański — 69 pkt, 4. Jerzy Zientarski — 66 pkt, 5. Jerzy Bartmański — 63 pkt, 6. Witold Stradomski — 62 pkt.

W imprezie brały również udział dwie dziewczynki — Marysia Kwietniewska i Bożena Maniak ze szkoły nr 11. Sędziował zasłużony pedagog, dyr. Technikum Hutniczego w Dąbrowie Górniczej, Józef Kubit, udzielając na zakończenie wiele cennych rad praktycznych młodym adeptom modelarstwa. Zwycięzcy zostali obdarowani nagrodami ufundowanymi przez PSS.

W imprezie wzięło udział 50 uczestników reprezentujących szkoły, świetlice lub startujących indywidualnie. Zawody będą przeprowadzane corocznie.

ANDRZEJ RACHWAŁ

„KRYPTONIM IKAR" odpowiada

Odpowiedź na list **Medarda Smektały — Nysa, woj. opolskie, z dnia 26 listopada br.:**

1) Pisząc o słabej pracy Kół Lotniczych miałem na myśli tylko odcinek zdrowotny i formy przygotowań kondycyjnych, które jak mi wiadomo z miarodajnych źródeł, nie są postawione w sposób właściwy.

2) Kol. M. S. zarzuca mi nieuważne czytanie „Skrzydlatej", sam natomiast, być może w małym uniesieniu, źle zrozumiał moją propozycję odnośnie eksperymentalnego rozpoczęcia przygotowań w Aeroklubie Warszawskim. Zarzut w sensie uprzywilejowania Warszawy czy jakiegoś lokalnego patriotyzmu nie ma żadnego uzasadnienia. Radzę jeszcze raz przeczytać ten artykuł.

3) Odcinki, które rozpocząłem drukować, nie są, rzecz jasna, „alfą i omegą" przygotowań kandydata na pilota. Są one skromną forpocztą tego, co można zrobić w Kole Lotniczym. W ten sposób pragnę tylko pomóc moim młodszym kolegom, którzy nie mają możliwości należenia do Koła Lotniczego, a chcą, choć w pewnym zakresie, przygotować się do pierwszego kroku na lotniczej drodze.

mgr Zbigniew Osiński

★

Sprostowanie. W numerze 48 „SP" z dnia 1 grudnia br. w kolejnym odcinku z cyklu „Kryptonim Ikar" wkradły się dwa błędy:

1) W zadaniu I winno być: „wykonaj maksymalną ilość siadów", a nie jak podano „przysiadów". To samo dotyczy oceny: „60 siadów, itp".

2) Oceny za bieg winny być: „cały bieg — b. dobrze, 12 min. — dobrze, 10 min. — dostatecznie". Podano: „10 min. — dobrze, 3 min. — dostatecznie".

Przepraszamy.

Z. O.

PRZYPOMINAMY

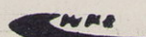
15 grudnia br. mija termin zaprenumerowania naszego tygodnika na 1964 rok

PRENUMERATĘ „SKRZYDLATEJ"

na I kwartał 1964 r. — 26 zł, na pół roku — 52 zł, na rok 1964 — 104 zł można zamówić w najbliższym urzędzie pocztowym, u listonosza lub w oddziale (delegaturze) „Ruchu". Zamówienie na prenumeratę złożone przed 15 każdego miesiąca zapewni Wam systematyczne otrzymywanie naszego tygodnika.

POMYŚLCIE TEŻ O KREWNYCH I ZNAJOMYCH ZA GRANICĄ.

Możecie również dla nich zamówić prenumeratę „Skrzydlatej Polski". Prenumeratę „Skrzydlatej" z wysyłką za granicę przyjmuje do 15 każdego miesiąca Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa 1, ul. Wronia 23, nr konta PKO 1-6-100024; telefon 30-38-57. Cena prenumeraty „Skrzydlatej" za granicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej.



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

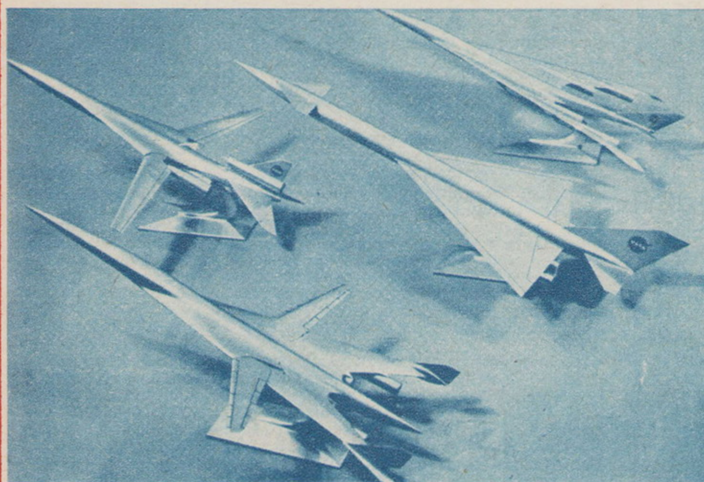
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI; Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł; rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia na prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wronia 23, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 303857. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana. PODPISANO DO DRUKU 6. XII. 1963 r. Zam. 8575 L-91

PROJEKTY NA JUTRO



W pracowniach konstruktorskich świata trwają nieustanne poszukiwania wciąż nowych form przyszłych naddźwiękowych samolotów pasażerskich. Oto kilka projektów amerykańskich, z których pierwsze dwa posiadają ruchome w locie skrzydła.
Foto: „American Aviaton" (2)

IŁY-14 W BARWACH GWINEI



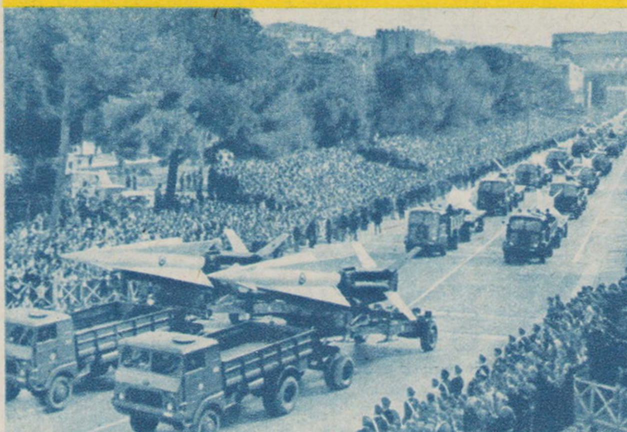
W barwach Gwinei nowo powstałego państwa afrykańskiego, latają radzieckie samoloty pasażerskie Ił—14. Na zdjęciu: Przed odlotem, na lotnisku w Konakry, stolicy Gwinei.

Lepszy od dźwigu



Nieocenioną pomoc przy montażu konstrukcji ogromnych masztów linii wysokiego napięcia oddają dziś śmigłowce. Użycie ich skraca w wielkim stopniu czas montażu, czyni mniej skomplikowanym i mniej pracochłonnym.

„NIKE" PRZED COLOSSEUM



Na tle antycznego Colosseum defilują w Rzymie przed prezydentem Włoch — Segnim oddziały włoskich wojsk rakietowych, uzbrojone w rakiety „Nike". Defilada ta odbyła się w 45 rocznicę zwycięstwa nad Austrią podczas I wojny światowej.
Foto: „The Illustrated London News"

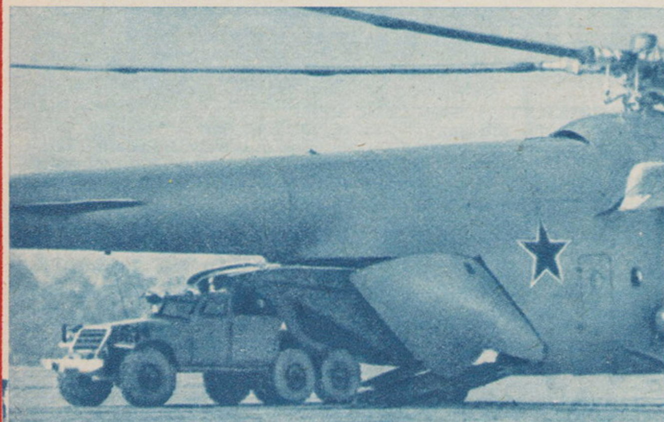


SKOCZYŁ ZE STRATOSFERY

Jednym z najodważniejszych spadochroniarzy radzieckich jest mjr Andrejew. Ustanowił on wspaniały rekord, wyskakując ze spadochronem z ogromnej, stratosferycznej wysokości 25 km.

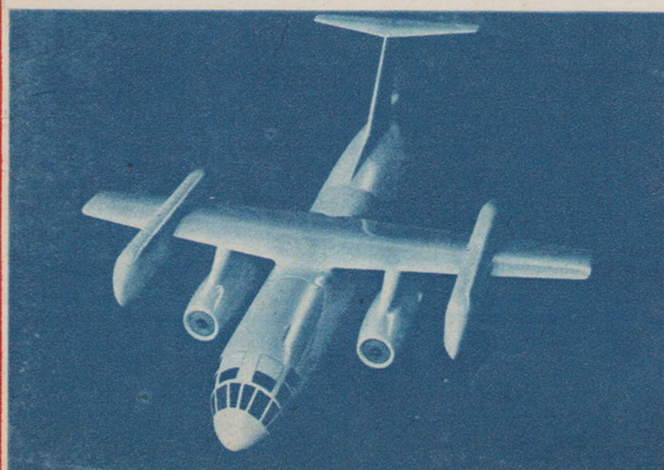


DESANT



Olbrzymie śmigłowce radzieckie Mi—6 dostosowane są do szybkiego transportu zmechanizowanych grup szturmowych i sprzętu bojowego w miejsca najbardziej czułe dla nieprzyjaciela. Na zdjęciu: fragment z ćwiczeń — wyładowanie sprzętu bojowego.

ZNOWU DORNIER



Łamiąc i obchodząc po kolei wszystkie zakazy, bońscy militaryści od wielu lat pracują nad konstrukcją i budową samolotów wojskowych wielu typów. Jednym z nich jest transportowiec odrzutowy skróconego startu, dzieło osławionych zakładów Dorniera. Będzie on rozwijać prędkość 700 km/h.